TYGODNIK • 15.06.1975

CENA 3 ZŁ

24
1249

SKRZYDLATA POLSKA

DWA REKORDY ŚWIATA A. DANKOWSKIEJ
J. Ziobro i S. Makne mistrzami Polski

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. zakończyły się 1 czerwca br., po dwutygodniowych zmaganiach w dość zmiennych warunkach atmosferycznych, jubileuszowe XX Szybowcowe Mistrzostwa Polski, rozgrywane w tym roku po raz pierwszy w dwóch klasach – otwartej i standard.

Ostatnia, VII konkurencja dla klasy standard (przelot docelowo-powrotny na trasie Leszno–Przytoczna–Leszno – 204 km), a szósta dla klasy otwartej (przelot docelowo-powrotny na trasie Leszno–Barlinek–Leszno – 316 km) przyniosła następujące wyniki: klasa standard: 1. **J. Makula** (Rybnik) – 1000 pkt., 2. **H. Toboła** (Słupsk) – 977 pkt., 3. **P. Majewska** (Warszawa) – 951 pkt.; klasa otwarta: 1. **J. Ziobro** (Krosno) – 1000 pkt., 2. **W. Sznurowski** (Warszawa) – 962 pkt., 3. **H. Poźniak** (Stalowa Wola) – 918 pkt.

Ostateczna klasyfikacja XX Szybowcowych Mistrzostw Polski.

Klasa standard

1. **Stefan MAKNE** (Aeroklub Poznański) – 5637 pkt.
2. **Pelagia MAJEWSKA** (Aeroklub Warszawski) – 5603 pkt.
3. **Jerzy MAKULA** (Aeroklub ROW-Rybnik) – 5547 pkt.
4. **Hanna BADURA** (Aeroklub Bielsko-Bialski) – 5300 pkt.
5. **Henryk TOBOŁA** (Aeroklub Słupski) – 5258 pkt.

Klasa otwarta

1. **Julian ZIOBRO** (Aeroklub Podkarpacki) – 5513 pkt.
2. **Henryk MUSZCZYŃSKI** (Aeroklub Ostrowski) – 5492 pkt.
3. **Stanisław WITEK** (Aeroklub Wrocławski) – 5378 pkt.
4. **Edward MAKULA** (Aeroklub Śląski) – 5342 pkt.
5. **Marek MAŁOLEPSZY** (Aeroklub Radomski) – 5328 pkt.

Mistrzowie Polski otrzymali puchary przechodnie Przewodniczącego Rady Państwa PRL Henryka Jabłońskiego.

W dniu zakończenia mistrzostw, 1 czerwca, podjęto w Lesznie próby rekordowych przelotów.

Janusz Centka przeleciał na szybowcu „Jantar-1", jako pierwszy polski pilot, trasę trójkąta o obwodzie 775 km (Leszno–Szczecin–Bądki k. Kwidzynia–Leszno) z prędkością 93,75 km/h, co jest nowym rekordem Polski.

Dwa rekordy krajowe (prędkości i odległości), w tym jeden równy międzynarodowemu, ustanowiła **Adela Dankowska** na szybowcu dwumiejscowym „Halny" (z pasażerką **Mirosławą Mielczarek**), przelatując trasę trójkąta o obwodzie 542 km (Leszno–Mostkowo k. Barlinka–Inowrocław–Leszno) z prędkością 69,78 km/h.

W poniedziałek, 2 czerwca br., **Adela Dankowska** ustanowiła na szybowcu „Jantar-1" dwa wspaniałe rekordy krajowe – prędkości i odległości, które są równocześnie nowymi kobiecymi rekordami międzynarodowymi. W wyjątkowo trudnych warunkach atmosferycznych przeleciała ona trasę trójkąta o obwodzie 775 km (Leszno–Szczecin–Bądki k. Kwidzynia–Leszno) z prędkością 74,8 km/h. Cały przelot trwał 10 godzin i 35 minut, a dolot od Poznania do Leszna miał dramatyczny przebieg.

Po mistrzostwach Komisja Szybowcowa APRL zaproponowała kandydatów do reprezentacji na szybowcowe mistrzostwa świata w Finlandii w 1976 r.: w klasie otwartej – **Juliana Ziobro** i **Henryka Muszczyńskiego**, a w klasie standard – **Franciszka Kępkę** i **Henryka Poźniaka**; rezerwowymi będą – **Stanisław Witek** i **Stanisław Zientek**. Ekipa w tym składzie startować będzie, w ramach rekonesansu, na międzynarodowych zawodach szybowcowych, które odbędą się na przełomie czerwca i lipca br. w Finlandii.

Gratulujemy mistrzom, rekordzistom Polski i świata.

Relacje i pełne wyniki z XX mistrzostw podamy w jednym z następnych numerów.

(kon)

20 PILOTÓW I 33 DZIENNIKARZY W XIII RAJDZIE SAMOLOTOWYM

Na trasie Białystok–Kętrzyn–Elbląg–Słupsk–Goleniów rozegrano w dniach 1–8 czerwca br. XIII Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. Kierownikiem Rajdu był płk pil. **Roman Zieliński**, kierownikiem sportowym **Zdzisław Dudzik**, a przewodniczącym komisji sędziowskiej **Jan Kuśnierz**. Redakcję „Skrzydlatej" reprezentował w Rajdzie, jako pilot i dziennikarz, red. **Henryk Kucharski**, lecący na samolocie „Wilga" z red. **Bohdanem Kaznowskim** z tygodnika „Przyjaźń".

Otwarcia Rajdu na lotnisku Aeroklubu Białostockiego (na zdjęciu), wobec licznie zgromadzonej publiczności, dokonał wojewoda białostocki dr **Zygmunt Sprycha** w obecności przedstawiciela Wydziału Prasy, Radia i Telewizji **Jerzego Liszewskiego** i prezesa ZG APRL gen. bryg. nawig. **Władysława Jagiełły**. Do zawodów przystąpiło 20 załóg na samolotach „Wilga" i „Gawron", w mieszanym składzie – dwu i trzyosobowym (pilot + 1 dziennikarz lub pilot + 2 dziennikarzy) – w sumie 20 pilotów i 33 dziennikarzy.

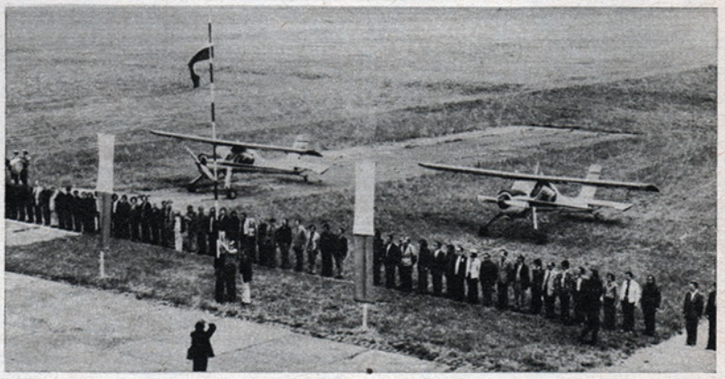
I konkurencją, rozegraną 1 czerwca, był lot nawigacyjny po trasie łamanej wokół Białegostoku (długości 130,5 km), na rozpoznanie obiektów i wyłożonych znaków (po 6). 1 miejsce zajęła załoga w składzie: pil. **Andrzej Korzeniowski** (Aeroklub Pomorski) i red. **Andrzej Szmak** z tyg. „Kujawy" – 189 pkt. Miejsca od 2 do 4 po 173,8 pkt. zajęły ex aequo następujące załogi: pil. **Lucjan Grabiec** (Aeroklub ROW) – red. **Andrzej Walawski** („Życie Warszawy") i red. **Maria Szabłowska** (PR – „Muzyka i Aktualności"); pil. **Ryszard Wyroba** (Aeroklub Bielsko-Bialski) i red. **Tadeusz Patan** („Kronika Beskidzka"); pil. **Waldemar Gross** (Aeroklub Wrocławski) – red. **Wiesław Dzięciołowski** („Słowo Polskie") i red. **Jacek Bryl** („Sportowiec"). 5 miejsce zajęła załoga: pil. **Jan Pisuk** (Aeroklub Szczeciński) i red. **Ryszard Godlewski** („Głos Szczeciński") – 157 pkt. Nasza załoga z pil. red. **Henrykiem Kucharskim** i red. **Bohdanem Kaznowskim** („Przyjaźń") zajęła 14 miejsce z ilością 138,2 pkt.

2 czerwca piloci i dziennikarze byli gośćmi białostockich zakładów pracy. 3 czerwca odbyła się II konkurencja na trasie Białystok–Kętrzyn. Zwyciężyła załoga: pil. **Świadek** – red. **Iwaszkiewicz** („Głos Pracy") i red. **Garbień** („Kobieta i Życie") – 200 pkt., przed załogami: pil. **Pisuk** i red. **Godlewski** – 199 pkt. oraz pil. **Gross** i red. **Dzięciołowski** – 198 pkt. Po dwóch konkurencjach prowadziła załoga: pil. **Korzeniowski** i red. **Szmak** – 379 pkt., przed załogami: pil. **Gross** – red. **Dzięciołowski** i red. **Bryl** – 371,5 pkt. oraz pil. **Pisuk** i red. **Godlewski** – 356 pkt.

Po pobycie w Kętrzynie, uczestnicy Rajdu rozegrali III konkurencję na trasie Kętrzyn–Słupsk, z międzylądowaniem w Elblągu.

Pełne wyniki z konkurencji lotniczych XIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów oraz relacje z imprezy naszego wysłannika zamieścimy w następnych numerach.

Zdjęcie: B. Koszewski



Z LOTU PO KRAJU

W LECIE LOTEM W KRAJU TAKŻE W NIEDZIELĘ

W okresie od 15 czerwca do 15 września br. samoloty LOTU latać będą na liniach krajowych także w niedzielę.

Niedzielne połączenia lotnicze mieć będzie Warszawa z Gdańskiem (cztery), Szczecinem (trzy), Koszalinem (trzy), Krakowem (dwa) i Wrocławiem (dwa). Bezpośrednie niedzielne połączenia lotnicze utrzymywane będą również: z Katowic, Krakowa, Wrocławia – do Gdańska; z Katowic i Wrocławia – do Koszalina oraz z Katowic do Szczecina.

W SKRÓCIE

● **Pierwsza** wyższa uczelnia na Warmii i Mazurach – Akademia Rolniczo-Techniczna w Olsztynie, prowadząca m.in. specjalizację agrolotniczą, obchodziła 31 maja br. jubileusz swego 25-lecia.

● **Śmigłowiec** nasielskiego „Instalu" Mi-6A został wykorzystany do ustawienia w bagnistym terenie dwunastu 3,5-tonowych masztów dla linii elektrycznej oraz transportu materiałów budowlanych w okolicach Bogdanki w Lubelskim Zagłębiu Węglowym.

● **Reprezentacja** Wojsk Lotniczych zdobyła mistrzostwo Wojska Polskiego w tenisie stołowym.

● **W Katowicach** rozegrano mistrzostwa szybowcowe Aeroklubu Śląskiego. Startowało 11 pilotów, rozegrano 3 konkurencje. Zwyciężył **Włodzimierz Kujbid**, przed **Tadeuszem Bulatem**.

● **Wrocławski** WKS „Śląsk" zorganizował w Kłodzku zawody spadochronowe na celność lądowania o puchar naczelnika miasta. Skoki wykonywano ze śmigłowca. Zwyciężył **Sylwester Jakubowski**.

● **Szybownicy** Aeroklubu ROW w Rybniku wylatali w tym roku 700 godzin i przelecieli ponad 10 tys. km.

WYDAWNICTWA

● Nakładem „Interpress" – Rada Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa, ukazała się praca R. NAZAREWICZA – **„Polacy – spadochroniarze wywiadowcy na zapleczu frontu wschodniego"**. Książka ukazuje trudną i odpowiedzialną pracę skoczków-wywiadowców w latach II wojny światowej. Str. 167, cena 25 zł.

● Nasza Księgarnia wydała (2 wydanie) powieść przygodową dla młodzieży J. BROSZKIEWICZA – **„Mój księżycowy pech"**. Podróż i pobyt na Księżycu czternastoletniego Pawła. Str. 240. Cena 17 zł.

● Ukazało się 2 wydanie wspomnień płk. pil. rez. W. KRÓLA – **Mój Spitfire WX-L**. Wydawnictwo MON. Stron 336, cena 27 zł.

● Wydawnictwo Harcerskie „Horyzonty" wydało pierwszy tomik A. JONCY z nowej serii książek – zagadek – **Samoloty Made in Poland** (barwne rysunki dawnych i obecnych polskich szybowców, samolotów i śmigłowców – do przecięcia w połowie strony i zestawienia). Str. 34, cena 11 zł.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- HARCERZE — LOTNICY
- MIASTO ENTUZJASTÓW LOTNICTWA
- W AEROKLUBIE WOJEWÓDZTWA JELENIOGÓRSKIEGO
- LOTNICTWO ZŁOTEGO KŁOSA
- 10 PUŁK LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO

NASZA OKŁADKA:

Reprezentantki Polski na II Międzynarodowe Szybowcowe Zawody Kobiet w Lesznie Wlkp. Od prawej: PELAGIA MAJEWSKA (Warszawa), ADELA DANKOWSKA (Leszno), HALINA RYNKIEWICZ (Warszawa) i MARIA POPIOŁEK (Kraków).

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

NA HORYZONCIE

SZANSA LOTNICTWA SPORTOWEGO

Nowy podział terytorialny kraju zmienił także geografię aeroklubów i ośrodków lotnictwa sportowego w województwach. Ośrodki sportu lotniczego znajdują się obecnie w 34 województwach, przy czym niektóre z nich mają po 3 aerokluby (katowickie i lubelskie) lub po dwa (bydgoskie, nowosądeckie, rzeszowskie, olsztyńskie i toruńskie).

15 województw nie ma aeroklubów i będą one obsługiwane przez ośrodki lotnictwa sportowego sąsiednich województw, zgodnie z ustaleniami Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Nie ma bowiem obecnie potrzeby, ani zresztą możliwości, tworzenia nowych aeroklubów. Można by raczej mówić tylko o ich filiach.

Co daje nowa geografia lotnicza lotnictwu sportowemu? Najogólniej mówiąc — nową szansę rozwoju. Niektóre aeroklubu, jak: Huty Stalowa Wola, Częstochowski, Podhalański, Ostrowski, Pomorski, Ziemi Mazowieckiej, Włocławski, Zagłębia Miedziowego, Gorzowski, Jeleniogórski, Bielsko-Bialski, Radomski, Podkarpacki, Elbląski, Ziemi Zamojskiej i CWL Leszno — zdobyły rangę wojewódzkich ośrodków sportu lotniczego. Stwarza to dla nich nowe możliwości rozwoju społecznego i silniejszego powiązania z regionami.

Zresztą, rzecz nie tylko w nazwie. Prężna działalność niektórych ośrodków w dawnych powiatach, że wspomnimy tylko o Aeroklubie Częstochowskim, Radomskim czy Pomorskim, mogła służyć za wzór niektórym słabo pracującym aeroklubom w dawnych województwach. Sądzić też można, że filia Aeroklubu Łódzkiego w Piotrkowie Trybunalskim ze swą obecną bazą, dzięki wysiłkom tamtejszych działaczy społecznych, przekształci się z czasem w samodzielny wojewódzki ośrodek sportu lotniczego.

Nowy podział terytorialny kraju stwarza również szansę dla reorganizacji działalności Aeroklubu PRL. Chodzi bowiem o to, aby uczynić z tego stowarzyszenia prawdziwie społeczną organizację sportu lotniczego. Należałoby się zastanowić, czy nie wrócić do dawnej formy federacji aeroklubów i klubów lotniczych (szybowcowych, spadochronowych itp.) opartych o bazę materialną swych regionów czy wielkich zakładów przemysłowych. Warto by też szerzej rozwijać tzw. kluby lotnicze bez lotnisk, co jest formą praktykowaną z powodzeniem w wielu innych krajach. Można by w ten sposób tworzyć ośrodki sportu lotniczego w nowych województwach.

Ikarus

GEOGRAFIA LOTNICZA NOWYCH WOJEWÓDZTW

Na mapie administracyjnej Polski pojawiły się z dniem 1 czerwca 1975 r. nowe województwa. Reforma nowego podziału administracyjnego stwarza w naszym kraju nowoczesną strukturę władzy i administracji. Będzie ona dwustopniowa, podstawowym zaś ogniwem działania będzie gmina (lub miasto) podległa bezpośrednio województwu.

Nowe województwa oraz ich stolice, to miasta i rejony zarówno o bogatej przeszłości historycznej i kulturalnej, jak też liczące się prężne ośrodki gospodarcze. Większość z nich ma również tradycje i ośrodki lotnicze. Przypomnijmy je w skrócie.

STOŁECZNE WARSZAWSKIE — m.st. Warszawa

Trudno wszystko wyliczyć w skrócie. Najogólniej można by sformułować: Posiada liczne centralne instytucje i organizacje lotnicze, znane w kraju. Centrum ruchu lotniczego — połączenia krajowe i zagraniczne.

BIALSKOPODLASKIE — Biała Podlaska

W 1923 r. powstała w Białej Podlaskiej Podlaska Wytwórnia Samolotów (w skrócie PWS), która w latach międzywojennych (do 1939 r.) produkowała znane samoloty wojskowe, sportowo-turystyczne, szkolno-treningowe i komunikacyjne. Zniszczona w czasie II wojny światowej.

BIAŁOSTOCKIE — Białystok

Aeroklub Białostocki i Zespół Lotnictwa Sanitarnego.

BIELSKIE — Bielsko-Biała

Zakłady Szybowcowe z naukowo-badawczym ośrodkiem konstrukcyjnym. Aeroklub Bielsko-Bialski z górskim ośrodkiem szybowcowym Żar niedaleko Żywca. Komisja Nauczania Astronautyki PTA.

BYDGOSKIE — Bydgoszcz

Oddział PLL LOT — połączenie lotnicze ze stolicą. Aeroklub Bydgoski i Zespół Lotnictwa Sanitarnego. W województwie: Aeroklub Kujawski w Inowrocławiu.

CHEŁMSKIE — Chełm

W lipcu 1944 pierwsza stolica Polski Ludowej i pierwszy w PRL węzeł komunikacji lotniczej na wyzwolonych w 1944 r. ziemiach polskich.

CIECHANOWSKIE — Ciechanów

W latach 50-tych filia Aeroklubu Warszawskiego. W województwie: Nasielsk — siedziba przedsiębiorstwa „Instal", zajmującego się m.in. montażem powietrznym przy pomocy śmigłowców.

CZĘSTOCHOWSKIE — Częstochowa

Aeroklub Częstochowski.

ELBLĄSKIE — Elbląg

Aeroklub Elbląski.

GDAŃSKIE — Gdańsk

Oddział PLL LOT w Gdańsku — krajowe i zagraniczne połączenia lotnicze z nowo wybudowanego lotniska w Rębiechowie. Aeroklub Gdański, Zespół Lotnictwa Sanitarnego i Oddział Zakładu Usług Agrolotniczych.

GORZOWSKIE — Gorzów

Aeroklub „Stilon" w Gorzowie.

JELENIOGÓRSKIE — Jelenia Góra

Wyższa Oficerska Szkoła Radiotechniczna i Szkoła Chorążych Wojsk Radiotechnicznych w Jeleniej Górze. Aeroklub Jeleniogórski i Zakłady Szybowcowe

KALISKIE — Kalisz

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL w Kaliszu. W województwie: Aeroklub Ostrowski w Ostrowie Wlkp.

KATOWICKIE — Katowice

Oddział PLL LOT w Katowicach — krajowe połączenia lotnicze. Aeroklub Śląski z siedzibą w Katowicach, Zespół Lotnictwa Sanitarnego, Śląski Oddział PTA. W województwie: Aerokluby — Gliwicki i Rybnickiego Okręgu Węglowego z siedzibą w Rybniku, Planetarium Śląskie w Chorzowie.

KIELECKIE — Kielce

Aeroklub Świętokrzyski z siedzibą w Kielcach, Zespół Lotnictwa Sanitarnego, Kielecki Oddział PTA.

KONIŃSKIE — Konin

KOSZALIŃSKIE — Koszalin

Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie. Oddział PLL LOT w Koszalinie — krajowe połączenia lotnicze.

MIEJSKIE KRAKOWSKIE — Kraków

Oddział PLL LOT — krajowe międzynarodowe połączenia lotnicze. Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, Aeroklub Krakowski, Zespół Lotnictwa Sanitarnego, Krakowski Oddział PTA.

KROŚNIEŃSKIE — Krosno

Centrum Wyszkolenia Spadochronowego — Aeroklub Podkarpacki z siedzibą w Krośnie, Lotnicze Zakłady Naprawcze Aeroklubu PRL. W województwie: Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Sanoku.

LEGNICKIE — Legnica

W województwie: Aeroklub Zagłębia Miedziowego z siedzibą w Lubinie.

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

ПРИВЕТСТВУЕМ В ЛЕШНО

WELCOME IN LESZNO

WITAMY W LESZNIE

SZYBOWNICZKI ŚWIATA

Serdecznie witamy w Lesznie szybowniczki świata — uczestniczki II Międzynarodowych Szybowcowych Zawodów Kobiet.

Spotkanie skrzydlatych amazonek na najwyższym szczeblu jest ważnym wydarzeniem w szybownictwie polskim i światowym. Czołowe szybowniczki z kilkunastu państw i kilku kontynentów walczyć będą przecież o miano najlepszej pilotki na świecie.

Mamy nadzieję, że polskie niebo będzie łaskawe dla wszystkich uczestniczek II MSZK; że produkt polskiej myśli technicznej — szybowce „Cobra-15" — pozwoli każdej z latających pań wynieść pełnię zadowolenia ze sportowej walki w powietrzu; że w szlachetnej rywalizacji zwycięży najlepsza.

Stolica nowego województwa, Leszno Wielkopolskie, podejmować będzie szybowniczki świata jak zwykle bardzo serdecznie, ze staropolską gościnnością. Jesteśmy przekonani, że uczestniczki

II Międzynarodowych Szybowcowych Zawodów Kobiet czuć się będą w leszczyńskim Centrum Szybowcowym Aeroklubu PRL jak u siebie w domu; że wywiozą stąd wiele niezapomnianych wrażeń i miejmy nadzieję — także sukcesów sportowych. Życzymy im tego z całego serca.

Serdeczne słowa powitania i życzenia sukcesów sportowych kierujemy też do pilotek i pilotów, rozgrywanych równolegle w Lesznie, IX Krajowych Szybowcowych Zawodów Kobiet i III Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów.

UCZESTNICZKI II MIĘDZYNARODOWYCH SZYBOWCOWYCH ZAWODÓW KOBIET • LESZNO • 15—29.VI.1975

Susan Martin (Australia)

Gabriel Litt (Belgia)

Jindra Paluškova (Czechosłowacja)

Signe Skafte Moeller (Dania)

Cvetka Klančnik-Belin (Jugosławia)

Irmgard Morgner (NRD)

Monika Warstat (NRD)

Ingrid Blecher (RFN)

Britt Floden (USA)

Erica Scurr (USA)

Maria Bolla (Węgry)

Judit Pollerman-Zambo (Węgry)

Eda Laan (ZSRR)

Ludmila Klujewa (ZSRR)

Brakuje zdjęć Jarmili Kupsovej (CSRS), Giseli König (RFN) i Teresy Toivonen (Szwecja). Reprezentantki Polski — Adelę Dankowską, Pelagię Majewską, Halinę Rynkiewicz i Marię Popiołek — pokazujemy na okładce.

Zdjęcia:
BERNARD KOSZEWSKI

DLACZEGO NIE MISTRZOSTWA ŚWIATA?

Stolica polskiego szybownictwa, Leszno Wielkopolskie, po raz drugi jest gospodarzem międzynarodowego spotkania szybowniczek. Ośrodek w Lesznie — od wielu lat Mekka pilotów szybowcowych całej Polski — prawie od początku swego istnienia jest ważnym punktem na szybowcowej mapie świata. Już w dwa lata po uruchomieniu tu ślizgowej szkoły szybowcowej i w rok po zorganizowaniu I Szybowcowych Mistrzostw Polski (które były bezpośrednią kontynuacją Krajowych Zawodów Szybowcowych rozgrywanych, z przerwami, od 1923 r.) odbyły się w Lesznie w 1954 r. Międzynarodowe Zawody Szybowcowe. Kolejnymi przeprowadzonymi w Lesznie imprezami szybowcowymi o zasięgu międzynarodowym były: w 1958 r. — VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata; w 1962 r. — II Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych; w 1968 r. — XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata; w 1973 r. — I Międzynarodowe Kobiece Zawody Szybowcowe. Tegoroczne, II Międzynarodowe Szybowcowe Zawody Kobiet są więc szóstą międzynarodową imprezą szybowcową rozgrywaną na leszczyńskim lotnisku.

Jak doszło do zorganizowania w Polsce drugich międzynarodowych zawodów kobiet w tak stosunkowo niedługim odstępie czasu po pierwszej tego rodzaju imprezie?

Przypomnijmy więc, że poprzednie zawody kobiet, jakie odbyły się w Lesznie w dniach 24.6. — 8.7.1973 r., zgromadziły na starcie 21 zawodniczek z 12 państw. Zwyciężyła **Pelagia Majewska** przed **Susan Martin** z Australii i **Jindrą Palušková** z Czechosłowacji. Wszystkie pilotki latały na szybowcach tego samego typu („Pirat"). Wyjątkowo sprzyjające warunki atmosferyczne pozwoliły wówczas na rozegranie aż 9 konkurencji.

Jednym z celów imprezy było wysondowanie zainteresowania tego typu zawodami wśród pilotek i aeroklubów narodowych na świecie, z myślą o ewentualnym przekonaniu FAI o celowości ustanowienia odrębnych, szybowcowych mistrzostw świata dla kobiet (rozgrywanych jako osobna impreza lub też łącznie z mistrzostwami tradycyjnymi). Zawody w Lesznie nie dały jednoznacznej odpowiedzi w tej sprawie: zabrakło np. na starcie przedstawicielek takich państw o wysoko rozwiniętym szybownictwie jak Anglia czy Francja (co było znacznym uszczerbkiem, biorąc pod uwagę fakt, że i tak tylko nieliczne kraje dysponują pojedynczymi pilotkami kwalifikującymi się do imprezy tej rangi), zaś poziom reprezentowany przez zawodniczki był dość zróżnicowany.

Uczestniczki zawodów wyrażały się jednak o tej inicjatywie z entuzjazmem i można się było spodziewać, że reklama zrobi swoje i że przygotowany został grunt dla wprowadzenia zawodów kobiet jako stałej pozycji kalendarza sportowego FAI. Oczekiwano, że któryś z aeroklubów europejskich podejmie inicjatywę Aeroklubu PRL i zorganizuje następne zawody kobiet (jednocześnie stały delegat Aeroklubu PRL w Międzynarodowej Komisji Szybowcowej — CIVV — FAI zabiegał o ustanowienie Szybowcowych Mistrzostw Świata Kobiet poprzez oficjalne ujęcie odrębnej klasyfikacji kobiecej w Kodeksie Sportowym FAI). Gdy jednak czas mijał, a żaden z aeroklubów narodowych nie kwapił się, by podjąć się organizacji międzynarodowych zawodów kobiet, Aeroklub PRL postanowił zorganizować drugie zawody, tym razem już w randze Szybowcowych Mistrzostw Świata Kobiet w 1975 r. Międzynarodowa Komisja Szybowcowa na swych kolejnych posiedzeniach zdawała się odnosić przychylnie do tej propozycji, dopóki na jesieni 1974 r. Aeroklub PRL nie przedstawił do zatwierdzenia oficjalnego regulaminu mistrzostw. Wówczas dopiero CIVV zajęła stanowisko negatywne w sprawie rozgrywania mistrzostw świata oddzielnie w konkurencji kobiet. Argumenty komisji są następujące: ranga szybownictwa kobiecego na świecie nie jest zbyt wysoka, a nieliczne panie reprezentujące poziom odpowiedni dla mistrzostw świata mogą startować w tej imprezie wespół z mężczyznami w normalnych mistrzostwach świata (obowiązujące od dawna zasady rozgrywania mistrzostw świata nie stawiają w tym względzie żadnych ograniczeń i choć nie przewidują odrębnej klasyfikacji kobiecej, nic nie stoi na przeszkodzie, by aeroklubu narodowe włączały kobiety do reprezentacji kraju, co zresztą było kilkakrotnie praktykowane).

Motywów takiego stanowiska Komisji Szybowcowej FAI można z pewnością upatrywać m.in. w sferze finansowej. Wiadomo powszechnie, że koszty udziału we wszelkich imprezach rosną jeszcze szybciej niż postępuje inflacja. Ludziom odpowiedzialnym za decydowanie o zagranicznych startach oficjalnych reprezentacji włos się jeży na głowie, gdy organizatorzy kolejnych zawodów ogłaszają wysokość regulaminowych opłat uczestnictwa. W wielu krajach zachodnich zbiórka funduszów na opłacenie udziału ekipy narodowej w następnych mistrzostwach świata rozpoczyna się natychmiast po zakończeniu poprzednich mistrzostw.

W związku z tym niechętnie widziane są próby powiększania liczby mistrzostw świata, których sama ranga zobowiązuje aeroklubu narodowe do wystawienia reprezentacji i to reprezentacji możliwie silnej. Inaczej ma się sprawa z zawodami międzynarodowymi, nie stwarzającymi dla aeroklubów narodowych moralnego obowiązku udziału, w których zainteresowani uczestniczą często na własny koszt. Organizacja takiej imprezy nie wymaga zgody FAI — wystarczy zgłoszenie zawodów do międzynarodowego kalendarza sportowego.

W sytuacji, w której Aeroklub PRL — nastawiony na organizację mistrzostw świata — poczynił już wcześniej szereg wstępnych przygotowań, zapadła decyzja przeprowadzenia **II Międzynarodowych Szybowcowych Zawodów Kobiet.**

I oto witamy na starcie 21 zawodniczek z 12 państw, tak jak i przed dwoma laty. Spośród 17 zawodniczek zagranicznych aż 9 gościmy w Lesznie po raz drugi. Również i tym razem w zawodach obowiązuje monotyp, jednak nie „Pirat" jak poprzednio, lecz „Cobra-15". Pilotki Czechosłowacji, NRD, Węgier i ZSRR latają na szybowcach przywiezionych ze sobą, pozostałe zawodniczki-startują na szybowcach Aeroklubu PRL.

Jeżeli tylko pogoda dopisze, tegoroczne spotkanie „latających czarownic" pozostanie z pewnością na długo w pamięci uczestniczek.

JANUSZ KRASICKI

GEOGRAFIA LOTNICZA NOWYCH WOJEWÓDZTW

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

LESZCZYŃSKIE — Leszno

Centrum Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL, społeczne Towarzystwo Przyjaciół Lotnictwa Sportowego.

LUBELSKIE — Lublin

Aeroklub Lubelski i Zespół Lotnictwa Sanitarnego. W województwie: Świdnik — Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL i Aeroklub Robotniczy; Dęblin — Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza, Szkoła Chorążych Wojsk Lotniczych, Liceum Lotnicze i Aeroklub „Orląt".

ŁOMŻYŃSKIE — Łomża

MIEJSKIE ŁÓDZKIE — Łódź

Aeroklub łódzki.

NOWOSĄDECKIE — Nowy Sącz

Aeroklub Podhalański w Nowym Sączu. W województwie: Aeroklub Tatrzański w Nowym Targu.

OLSZTYŃSKIE — Olsztyn

Aeroklub Warmińsko-Mazurski z siedzibą w Olsztynie, Zespół Lotnictwa Sanitarnego, Oddział Zakładu Usług Agrolotniczych, Planetarium Lotów Kosmicznych w Olsztynie. W województwie: Poligon Doświadczalny Warszawskiego Instytutu Lotnictwa i Aeroklub Kętrzyński.

OPOLSKIE — Opole

Aeroklub Opolski.

OSTROŁĘCKIE — Ostrołęka

PILSKIE — Piła

Pomnik Lotników Radzieckich, którzy zginęli w walce o wyzwolenie Piły.

PIOTRKOWSKIE — Piotrków Trybunalski

Ośrodek lotniczy — filia Aeroklubu Łódzkiego.

PŁOCKIE — Płock

Aeroklub Mazowiecki w Płocku.

POZNAŃSKIE — Poznań

Dowództwo Wojsk Lotniczych. Oddział PLL LOT w Poznaniu — krajowe i międzynarodowe połączenia lotnicze. Aeroklub Poznański i Zespół Lotnictwa Sanitarnego. Redakcje: tygodnika „Wiraże" i miesięcznika „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju".

PRZEMYSKIE — Przemyśl

RADOMSKIE — Radom

Aeroklub Radomski. W województwie: Warka — Pomnik Lotników Polskich upamiętniający chrzest bojowy jednostek ludowego Lotnictwa Polskiego 23.VIII.1944 r.

RZESZOWSKIE — Rzeszów

Oddział PLL LOT w Rzeszowie — krajowe połączenia lotnicze. Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL, Instytut Lotnictwa Politechniki Rzeszowskiej, Aeroklub Rzeszowski, Zespół Lotnictwa Sanitarnego i Klub Lotniczy przy WSK w Rzeszowie. W województwie: Mielec — Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL i Aeroklub Robotniczy.

SIEDLECKIE — Siedlce

SIERADZKIE — Sieradz

SKIERNIEWICKIE — Skierniewice

SŁUPSKIE — Słupsk

Aeroklub Ziemi Koszlińskiej z siedzibą w Słupsku, Zespół Lotnictwa Sanitarnego.

SUWALSKIE — Suwałki

SZCZECIŃSKIE — Szczecin

Oddział PLL LOT w Szczecinie — krajowe połączenia lotnicze. Aeroklub Szczeciński, Zespół Lotnictwa Sanitarnego.

TARNOBRZESKIE — Tarnobrzeg

W województwie: Stalowa Wola — Aeroklub Robotniczy Huty Stalowa Wola.

TARNOWSKIE — Tarnów

TORUŃSKIE — Toruń

Wyższa Oficerska Szkoła Wojsk Rakietowych i Artylerii w Toruniu. Aeroklub Pomorski w Toruniu, Obserwatorium Astronomiczne UMK w Piwnicach k. Torunia. W województwie: Aeroklub Grudziądzki w Lisich Kątach, Oddział PTA w Grudziądzu.

WAŁBRZYSKIE — Wałbrzych

WŁOCŁAWSKIE — Włocławek

Aeroklub Włocławski.

WROCŁAWSKIE — Wrocław

Oddział PLL LOT — krajowe połączenia lotnicze. Akademia Wychowania Fizycznego (specjalizacja lotnicza — spadochronowa), Lotnicze Zakłady Naukowe, Aeroklub Wrocławski, Kombinat „Delta-Hydral", Zakłady Szybowcowe, Zespół Lotnictwa Sanitarnego, Oddział Zakładu Usług Agrolotniczych, Wrocławski Oddział PTA, Sekcja Spadochronowa WKS „Śląsk", Szczep Lotniczy ZHP, siedziba Zarządu Krajowego Klubu Twórców Lotniczych, Sekcja Klubu Publicystów Lotniczych SDP, Klub Amatorów Konstruktorów. W województwie: w Oleśnicy — Szkoła Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych i Centralny Ośrodek Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych.

ZAMOJSKIE — Zamość

Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych i Aeroklub Ziemi Zamojskiej w Zamościu.

ZIELONOGÓRSKIE — Zielona Góra

Wyższa Szkoła Inżynierska im. J. Gagarina. Aeroklub Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze i Zespół Lotnictwa Sanitarnego.

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH ABCDEFGHIJKLŁMNOPRSTUV

WITOLD NOWOCZYN

Urodził się 5 lutego 1921 r. w Wejherowie, w rodzinie nauczyciela. Tam też rozpoczął naukę w szkole podstawowej. Do gimnazjum uczęszczał w Grudziądzu. Maturę uzyskał w maju 1938 r. W tym samym roku ukończył kurs spadochronowy (w Grudziądzu) i szybowcowy (w Ustianowej). W 1939 r., w miesiącach czerwcu i lipcu, uczestniczył w kursie podstawowego pilotażu na samolotach szkolnych RWD-8. Na początku sierpnia tegoż roku został przyjęty na kurs podchorążych rezerwy w 16 Dywizji Piechoty w Grudziądzu.

W Wojnie Obronnej Polski w 1939 r. brał udział jako strzelec w 83 Batalionie Strzelców 16 DP. Uczestniczył w walkach pod Grudziądzem i Kutnem. W natarciu pod wsią Piaski został ranny i dostał się do niewoli niemieckiej. Przebywał w obozach jenieckich w Prabutach i Grunwaldzie. Po wyleczeniu uciekł z obozu i drogą przez Białystok, Pińsk i Lwów — 23 grudnia 1939 r. przekroczył granicę rumuńską. Przez pewien czas przebywał w obozie dla internowanych, wydostał się i statkiem rumuńskim udał się do Francji 5 lutego 1940 r.

Przez pewien krótki czas pozostawał w lotniczych obozach, ale ponieważ dosyć dobrze znał język angielski, skierowano go do Anglii — do Polskiego Lotniczego Ośrodka Szkoleniowego w Eastchurch. W maju 1940 r. ośrodek przeniesiono do Blackpool.

5 lipca podchorąży Nowoczyn otrzymał przydział do 300 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej" na lotnisko w Bramcote, lecz nie na etat latający do składu załóg bombowych, a jako pomocnik oficera operacyjnego. Jesienią 1941 r. uzyskał stopień podporucznika.

W sierpniu 1941 r. skierowano go na przeszkolenie lotnicze do szkoły pilotażu w Hucknall. Potem latał treningowo na samolotach „Battle". Od lutego do czerwca 1942 r. przeszedł przeszkolenie na samolotach myśliwskich „Spitfire" w 58 OTU (Operational Training Unit — jednostka doskonalenia bojowego).

Następnie: od 1 czerwca do 17 sierpnia latał w 610 brytyjskim dywizjonie myśliwskim; od 18 sierpnia do 27 października był pilotem w 316 Dywizjonie Myśliwskim „Warszawskim", bazującym wtedy na lotnisku w Hutton Cranswick; od 28 października do 20 stycznia 1943 r. latał bojowo w 164 brytyjskim dywizjonie myśliwskim; wykonywał patrole na osłonę konwojów płynących z zaopatrzeniem wojennym do Związku Radzieckiego (startował z lotniska w Peterhead w północnej Szkocji); 11 grudnia 1942 r. przechwycił nad Atlantykiem i zestrzelił niemiecki samolot Junkers Ju-88; od 28 stycznia 1943 r. latał w 130 dywizjonie myśliwskim RAF, stacjonującym na lotnisku w Portreath w Kornwalii, skąd razem z dywizjonem został przeniesiony pod koniec lutego do północnej Afryki, do lotnictwa 8 armii generała Montgomery'ego.

5 kwietnia 1943 r. wrócił do Anglii i otrzymał przydział do 306 Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego". Latał na samolotach „Spitfire" Mk-IX, a następnie od wiosny 1944 r. na samolotach „Mustang" MK-III. 20 listopada 1944 r. zestrzelił na dalekim patrolu na tyłach nieprzyjaciela niemiecki myśliwiec Messerschmitt Me-109. W tym czasie zaliczył — 1 Me-109 zestrzelony prawdopodobnie i 4 FW-190 uszkodzone.

W miesiącach czerwiec — wrzesień 1944 r. 306 dywizjon był zaangażowany przy zwalczaniu pocisków latających V-1. Zestrzelił 6 pocisków latających. W jednym z lotów zatopił z broni pokładowej (do spółki z chor. pil. Marcinem Machowiakiem) kuter hitlerowski na Kanale La Manche.

Po ukończeniu dwóch kolejek lotów bojowych, pod koniec listopada 1944 r., skierowano go na odpoczynek — do jednostki szkolnej (Nr 1 Convertion Unit), gdzie przeszkolił się na samolotach dwu- i czterosilnikowych.

25 stycznia 1945 r. por. Nowoczyn został skierowany do Indii, do Nr 4 Photo Reco Unit i tam wykonywał zadania na rozpoznanie aż do zakończenia wojny na Dalekim Wschodzie. Potem latał w Ferry Unit (jednostka rozprowadzająca samoloty).

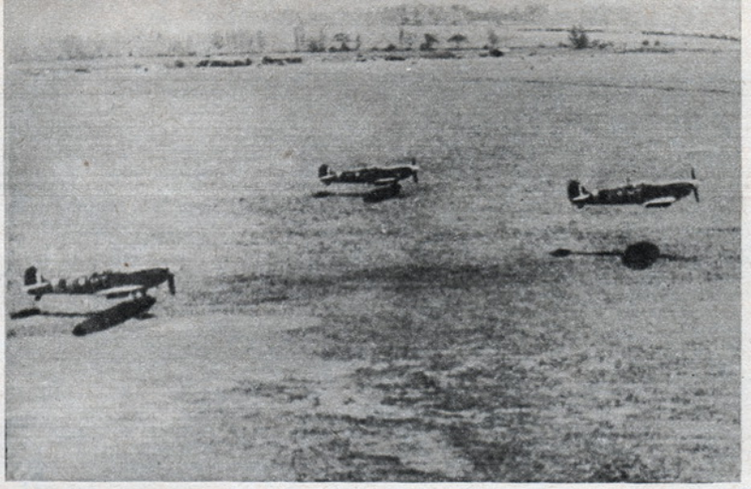
5 maja 1946 r. powrócił do Anglii — do dywizjonu 306, który 11 stycznia 1947 r. został rozwiązany.

12 lipca 1947 r. por. pil. Witold Nowoczyn powrócił do Polski i osiedlił się na stałe w Wejherowie, gdzie do obecnej chwili pracuje.

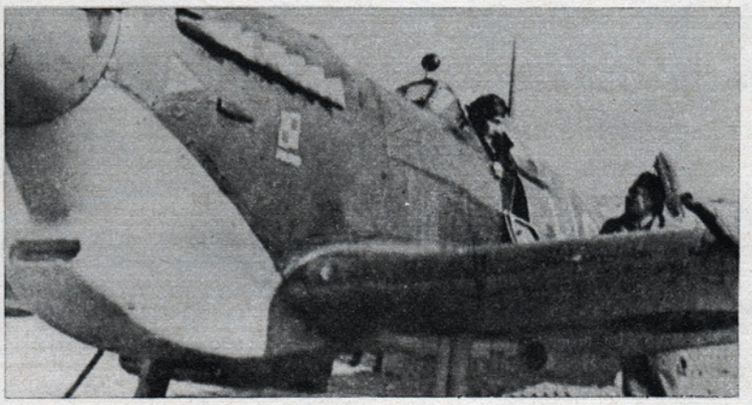
Ogółem podczas wojny wykonał 229 lotów bojowych. Odznaczony został trzykrotnie Krzyżem Walecznych, czterokrotnie Medalem Lotniczym oraz medalami brytyjskimi, francuskimi, belgijskimi i holenderskimi. **(W. K.)**

PRSTUVWXYZABCDEFGHIJKLŁMNOPRSTUVWXYZABCDEFGHIJKLŁM

318 DYWIZJON MYŚLIWSKO-ROZPOZNAWCZY GDAŃSKI



Alarm w dywizjonie. Samoloty „Spitfire" startują do współdziałania z 2 Polskim Korpusem.



W kabinie „Spitfire'a" dowódca dywizjonu 318 kpt. pil. Lech Wielochowski, obok kpt. Narzymski z sekcji łączności. Włochy, 1944 r.

Dywizjon zorganizowano 20 marca 1943 r. na lotnisku Detling w hrabstwie Kent. Przeznaczeniem jego była współpraca z 2 Polskim Korpusem na Bliskim Wschodzie. Dywizjon latał na „Hurricane'ach" Mk-I. Dowodził nim kpt. pil. Lech Wielochowski.

Po przeszkoleniu, 15 sierpnia 1943 r. personel dywizjonu udał się drogą morską do Egiptu, a następnie na samochodach i lotem na lotnisko Maquebila koło Nazaretu. Od razu przystąpiono do lotów dla współpracy z jednostkami 2 Korpusu. 20 grudnia 1943 r. dywizjon został przeniesiony do Egiptu, tam otrzymał samoloty „Spitfire" Mk-V i 9 kwietnia 1944 r. ruszył na front włoski. 1 maja osiągnął lotnisko Tringo koło miasta Vasto, na wschodnim wybrzeżu środkowych Włoch. Tam wszedł w skład 285 skrzydła rozpoznawczego, należącego do 1-st Tactical Air Force.

Początkowo dywizjon współpracował z 5 Korpusem Brytyjskim, a od czerwca z 2 Polskim Korpusem. Loty odbywały się na małych wysokościach, często samoloty polskie wracały postrzelane. W lipcu dywizjon brał udział w bitwie o Ankonę, nie tylko rozpoznając ale i atakując cele na ziemi z broni pokładowej. 30 lipca dywizjon poniósł pierwszą bojową stratę — zginął por. pil. Czesław Nowak. W październiku 1944 r. dywizjon otrzymał „Spitfire'y" Mk-IX.

Od stycznia 1945 r. piloci rozpoznawali na głębszych tyłach nieprzyjaciela, często w asyście osłony myśliwskiej. W kwietniu 1945 r. ruszyło natarcie. Dywizjon bardzo ofiarnie wspierał działania 2 Korpusu, uwieńczone zdobyciem Bolonii w dniu 21 kwietnia. W maju dywizjon bazował na lotnisku Risano i tam zastał go koniec wojny.

W drugiej połowie 1945 r. Dywizjon 318 został przeniesiony do Anglii i pod koniec 1946 r. rozwiązany.

Wysiłek bojowy dywizjonu w rocznej jego działalności był bardzo duży: wykonanych lotów bojowych 4864, w czasie 6241 godzin. Straty bojowe dywizjonu były małe — 3 poległych pilotów, 1 dostał się do niewoli i 1 był ranny.

Znakami rozpoznawczymi dywizjonu były litery LW. Odznaką dywizjonu był uskrzydlony herb miasta Gdańska z numerem 318 u góry tarczy.

Dywizjonem w 1943 i 1944 r. dowodził kpt. pil. Lech Wielochowski, w 1945 r. — kpt. pil. Zbigniew Moszyński i w 1946 r. — kpt. pil. Wacław Berezecki.

Lotniska bazowania: 1943 — Detling (Anglia), Maquebila (Palestyna), Gaza, 1944 — Quassanssin (Egipt), Tringo (Włochy), San Vito, Tortoretto, Fermo, Falconara, Castiglione, Cassandra, Piagiolino, Rimini, Ballaria, Forli, 1945 — Ferrara, Treviso, Risano, Coltishall (Anglia).

Samoloty na wyposażeniu: 20.03.1943 — Hawker „Hurricane" Mk-I, 6.09.1943 — „Hurricane" Mk-II, 10.03.1944 — Supermarine „Spitfire" Mk-V, 5.10.1944 — „Spitfire" Mk-IX.

WACŁAW KRÓL

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

MIĘDZYNARODOWE TARGI KSIĄŻKI

W tym roku, a ściślej w ubiegłym miesiącu, odbyły się już po raz dwudziesty Międzynarodowe Targi Książki. Każdego roku ta ogromna impreza wydawniczo-kulturalna skupia w Warszawie nie tylko edytorów z całego niemal świata, ale przyciąga również tysiące miłośników dobrej książki. A więc tych, którzy tej książki potrzebują i poszukują.

Bardzo wiele książek miało bajecznie kolorowe okładki, piękne, wielobarwne ilustracje; przyciągał wzrok bardzo wysoki poziom poligrafii.

Spośród tysięcy tytułów nie zabrakło również książek lotniczych wydanych w językach obcych, głównie rosyjskim, francuskim, angielskim oraz niemieckim. Polscy edytorzy pokazali na targach również książki lotnicze. Duży zestaw książek lotniczych pokazały Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

Wystawcy zagraniczni zaprezentowali kilkadziesiąt książek tematycznie związanych z lotnictwem i astronautyką. Nie sposób wymienić wszystkich tytułów, autorów oraz wydawców. O niektórych książkach wypada jednak wspomnieć.

W języku rosyjskim wystawiono kilkanaście książek dotyczących techniki lotniczej, kosmonautyki, a także wspomnień lotników radzieckich. Między innymi autobiografię generała lotnictwa, asa myśliwskiego minionej wojny, Aleksandra Pokryszkina pt. „Niebo wojny", wspomnienia generalnego konstruktora, dwukrotnego Bohatera Pracy Socjalistycznej Aleksandra Jakowlewa pt. „Cel życia". Duże zainteresowanie budziła także książka o sławnym lotnisku kosmicznym — Bajkonurze.

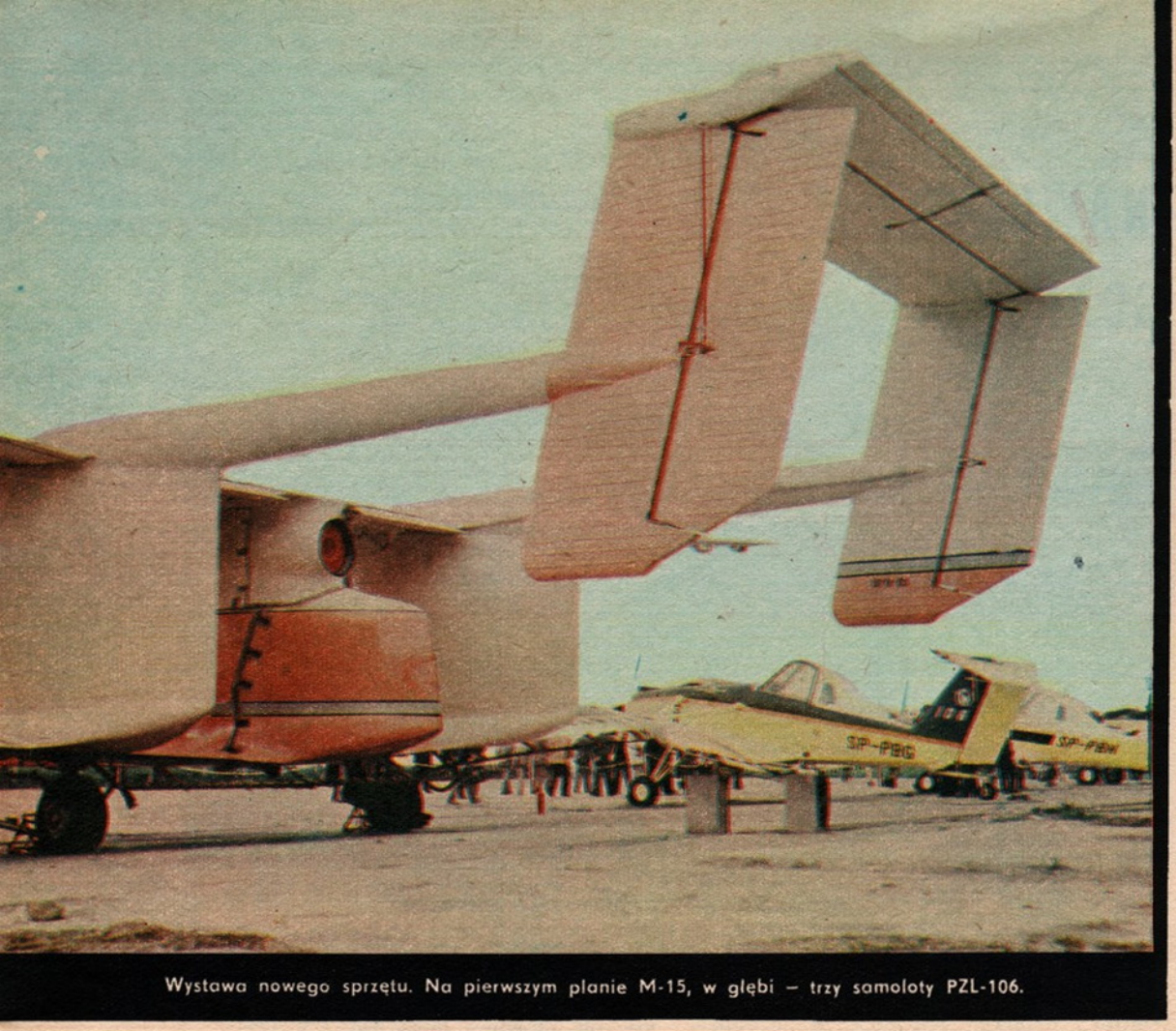
Wydawnictwa francuskie pokazały kilkanaście książek głównie z lotnictwa klasycznego. Wśród pozycji popularnych zainteresowanie budziła „Encyklopedia lotnictwa" Hatiera. Mimo luksusowego wydania, wysokiej ceny, dzieło to raczej nadaje się do oglądania niż do korzystania. Jak na encyklopedię zawiera mało ścisłych danych upoważniających do takiej nazwy.

W języku angielskim można było znaleźć również wiele interesujących książek, zarówno wydawców amerykańskich, angielskich jak i kanadyjskich. Na uwagę zasługiwała seria książek z techniki i teorii lotnictwa — angielskiego wydawcy Pitmana. Wiele książek można było znaleźć w języku niemieckim.

Szkoda tylko, że sporo zasłużonych dla lotnictwa oficyn księgarskich nie było reprezentowanych na tegorocznych targach. Na przykład, nie wystawiło swych książek wydawnictwo Putnam, które specjalizuje się w publikowaniu wartościowych opracowań (historia, rozwój konstrukcji lotniczych w poszczególnych krajach.

Szkoda także, że ze strony naszych władz lotnictwa cywilnego odczuwa się brak zainteresowania MTK, sprowadzaniem książek, ich zakupem na targach, eksponowaniem względnie zorganizowaniem stoiska z książkami wyłącznie lotniczymi. Tylko nasze zainteresowanie pozwoli wydawcom zagranicznym na prezentowanie w przyszłości na MTK książek lotniczych o różnej tematyce. Wiemy z prasy zagranicznej, iż każdego miesiąca ukazuje się ich kilkadziesiąt na całym świecie. W Warszawie oglądaliśmy tylko nieliczne. A szkoda.

Obserwator



Wystawa nowego sprzętu. Na pierwszym planie M-15, w głębi – trzy samoloty PZL-106.

POLSKA SPECJALNOŚĆ

ZDJĘCIA:
B. J. WITKOWSKI (6)
J. WOJCIECHOWSKI

Znakomici piloci naszych nowych maszyn. O nich to piszemy w artykule, omawiając przebieg świetnych pokazów w locie.

To było naprawdę mocne uderzenie! Polski przemysł lotniczy, który przez ostatnie lata bardzo umiejętnie dawkował informacje o swoich nowych poczynaniach konstrukcyjnych w dziedzinie sprzętu agrolotniczego, teraz puścił przysłowiową farbę. I to jak!

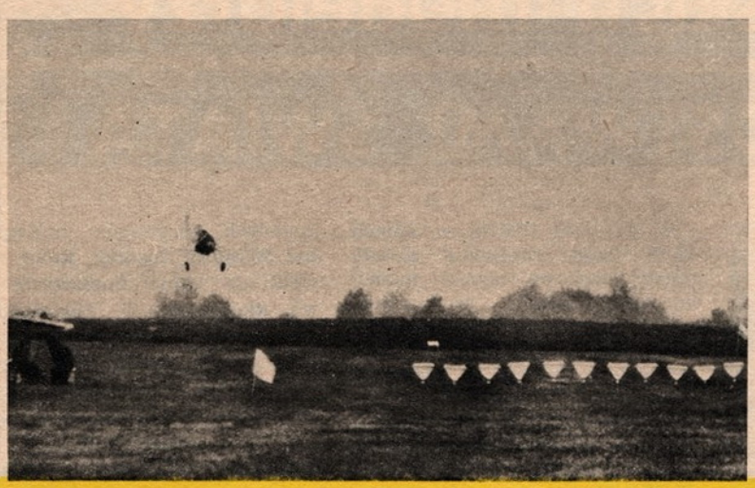
W Agrolotniczej Bazie Doświadczalnej w Kętrzynie ustawiono jak do parady: trzy samoloty rolnicze polskiej konstrukcji i produkcji PZL-106 (a każdy wyposażony w inny rodzaj nowej aparatury agrolotniczej), pierwszy w świecie odrzutowy samolot rolniczy M-15 (wspólne dzieło konstruktorów polskich i radzieckich), rolniczy śmigłowiec turbinowy Mi-2 oraz samolot An-2 z nową aparaturą agrolotniczą. Jeśli dodamy do tego stojący obok pierwszy prototyp samolotu PZL-106, samolot rolniczy PZL-101 „Gawron" oraz liczny polowy osprzęt pomocniczy, jak: samojezdne ładowarki chemikaliów sypkich i ciekłych, dystrybutory paliwa itp., to otrzymamy przybliżony obraz tego, co można było zobaczyć na pokazie polskiego sprzętu agrolotniczego dla przedstawicieli krajów socjalistycznych – członków Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Już to było pierwszym zaskoczeniem.

Na pokaz ten przybyli przedstawiciele lotnictwa gospodarczego ze Związku Radzieckiego, Czechosłowacji, Węgier, Bułgarii, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Kuby. Byli to specjaliści z różnych dziedzin agrolotnictwa, a wśród nich – piloci. Interesowali się wszystkim. Przymierzali się do kabin, wypytywali o rozwiązania konstrukcyjne, bacznie obserwowali nasz sprzęt w locie oraz wyniki zabiegów agrolotniczych. Ich stopery były wciąż w ruchu. Mierzyli czas załadunku chemikaliów, czas jego zrzutu, czas przelotu, czas zakrętu. W ogóle wszystko, co tylko było do zmierzenia. Fotografowali i notowali wyniki naziemnych pomiarów zabiegów agrolotniczych. A służyły do tego specjalne stanowiska badawcze wyposażone w pojemniki kontrolne oraz różne bardzo pomysłowe sprawdziany szerokości, intensywności i równomierności rozrzutu pyłów i cieczy agrochemicznych. Nad

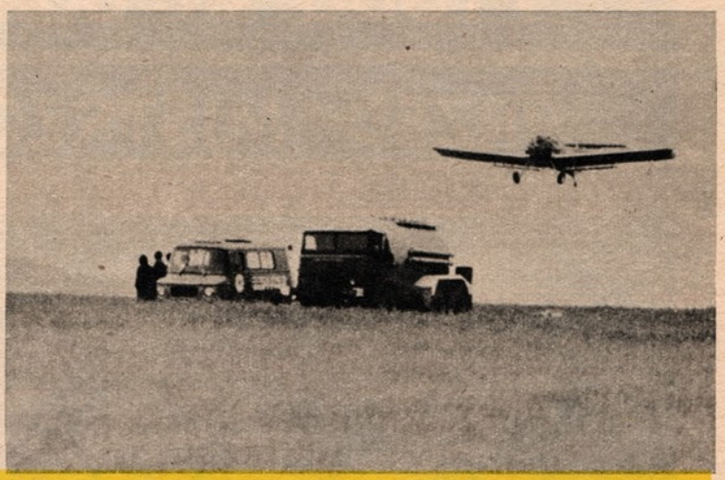
Odrzutowy samolot rolniczy M-15 imponuje swoją wielkością.

Samolot M-15 w akcji. Odrzutowy olbrzym jest zaskakująco cichy w locie.

Śmig



Zmienna pogoda — słoneczna i deszczowa — dała możliwość pełnego sprawdzenia sprawności naszego sprzętu. Oto PZL-106 w deszczu.



Szybkie uzupełnianie chemikaliów rolniczych i niezwykłą zwrotność na ziemi i w powietrzu demonstruje PZL-106.

stanowiskami tymi przelatywały właśnie samoloty (oraz śmigłowiec) ciągnąc smugi chemikaliów, po czym mierzono opad. Czuwali tam specjaliści z Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie.

Dodam jeszcze, że pokazy w locie składały się z dwóch części: pokazu sprawności samych samolotów i śmigłowca oraz pokazu tychże w różnych zabiegach agrolotniczych. Kapryśna pogoda sprawiła, że pokazy przebiegały i w słońcu i w deszczu. Bardzo to cieszyło obserwatorów zagranicznych, bo mieli możliwość zbadania sprawności naszego sprzętu w różnych warunkach atmosferycznych spotykanych podczas prac agrolotniczych. To było drugie zaskoczenie.

DRUGA GENERACJA

Dotychczas produkowaliśmy samoloty wielozadaniowe przystosowane jedynie do prac agrolotniczych. Takim samolotem był „Gawron", takim jest An-2. Sprawa oczywista, że nowoczesny, specjalny samolot rolniczy będzie sprawniejszy i bezpieczniejszy dla pilota od samolotów tylko przystosowanych.

Przyznanie Polsce specjalizacji w ramach RWPG w dziedzinie samolotów rolniczych zobowiązywało. W wyniku — wiosną 1973 roku pojawiły się pierwsze polskie specjalne samoloty rolnicze drugiej generacji: PZL-106 i M-15. Powstała też nowoczesna aparatura agrolotnicza. Po dwóch latach intensywnych i wszechstronnych prób technicznych oraz użytkowych samoloty te i urządzenia pokazano przedstawicielom krajów RWPG.

Jak wypadł ten surowy i ważny egzamin?

Oto kilka zasłyszanych opinii zagranicznych:

Nowe polskie samoloty rolnicze są już o 25—40 procent sprawniejsze agrolotniczo od samolotów używanych dotychczas w krajach RWPG.

Samolot PZL-106 jest pod względem rozwiązań konstrukcyjnych i osiągów w ścisłej czołówce światowej. Jest około 20 procent zwrotniejszy w manewrach od najlepszych pod tym względem samolotów rolniczych stosowanych dotąd w krajach RWPG.

Samolot M-15, który jest pierwszym w świecie odrzutowym samolotem rolniczym, wyróżnia się niskim poziomem hałasu w locie oraz jakością zabiegów agrolotniczych. Spełnia oczekiwania agrolotników radzieckich.

Wysoką ocenę uzyskał również śmigłowiec Mi-2, zwłaszcza wśród specjalistów z krajów dysponujących uprawami położonymi w górach.

Komentarze zbyteczne. Oczekujmy zatem, że żywe zainteresowanie zagranicy naszym nowym sprzętem agrolotniczym przekształci się w zamówienia eksportowe.

Na razie: Duże brawa dla zespołów konstruktorskich i załóg z zakładów WSK — PZL Okęcie i Mielec oraz Instytutu Lotnictwa. A także dla naukowców z olsztyńskiej Akademii Rolniczo-Technicznej.

CI WSPANIALI PILOCI

Trudno odmówić sobie przyjemności skomentowania pokazów. Dotychczas pokazy w locie miały u nas przebieg ustalony wieloletnim ceremoniałem: spokojne przeloty z przysłowiowymi wojewódzkimi rundami. Tym razem organizatorzy oddali naprawdę świetne samoloty oraz śmigłowiec w ręce znakomitych pilotów i postanowili zdynamizować pokaz. To co się działo na lotnisku kętrzyńskim, nie odbiegało poziomem od pokazów w locie na najbardziej renomowanych salonach lotniczych w Paryżu lub w Farnborough. Piloci wycisnęli z maszyn wszystko na co je było stać. A, że stać je na wiele — pokaz sprawności wypadł na piątkę z plusem i zrobił ogromne wrażenie. To było trzecie zaskoczenie.

Tego się nie da opisać. To trzeba zobaczyć. Ponieważ pokazy były filmowane, będziemy mogli je niebawem obejrzeć na ekranach kinowych i telewizyjnych. Jestem pewien, że nikt potem nie powie, iż przesadziłem z oceną.

Dla porządku dodam tylko, że trzy samoloty PZL-106 oraz samolot M-15 demonstrowały ten sam program sprawności. Były to pokazy: zwrotności na ziemi, krótkiego startu, przelotu na małej wysokości, prędkości wznoszenia, zwrotności w locie na małej wysokości, lotu z minimalną prędkością oraz krótkiego lądowania. A śmigłowiec Mi-2 też przechodził sam siebie.

W sumie był to istny balet powietrzny (naziemny też!). A oto jego twórcy — piloci artyści: **Jerzy Wojnar, Stanisław Wielgus** i **Witold Łukomski**, latający na samolotach PZL-106, **Marian Wiśniewski** na samolocie M-15 oraz **Janusz Ochalik** na śmigłowcu Mi-2.

•

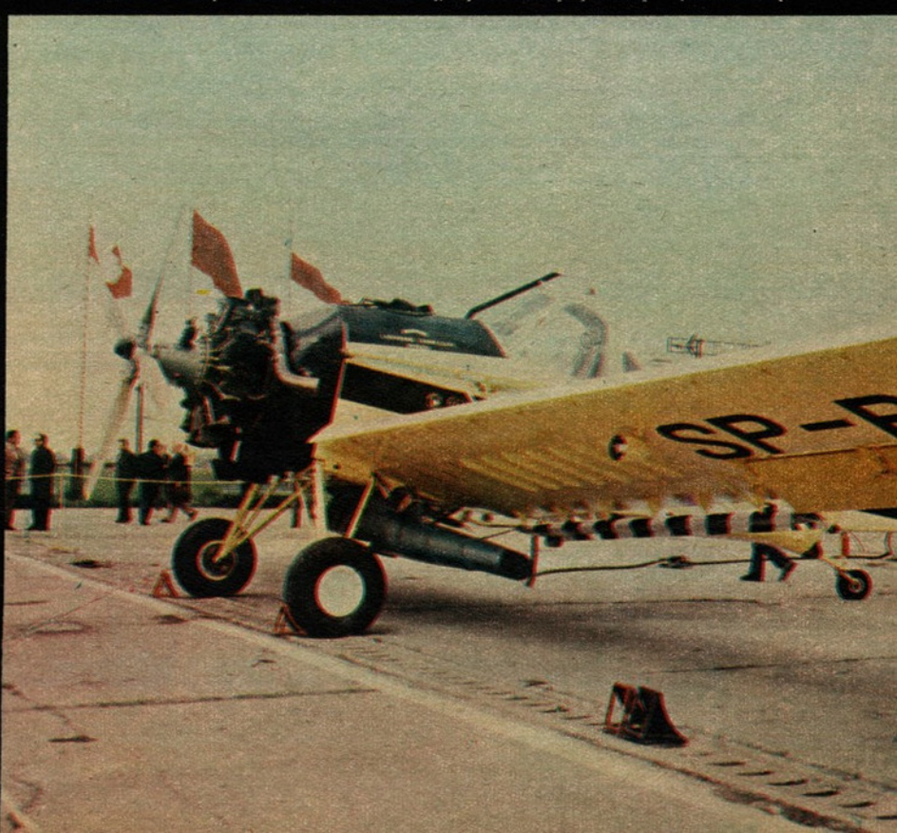
Trzeba jeszcze wspomnieć o interesującej konferencji naukowo-technicznej w Giżycku na temat nowych polskich konstrukcji agrolotniczych i aparatury.

Za tydzień wrócimy raz jeszcze do problemów naszego agrolotnictwa widzianych z perspektywy więcej niż udanego pokazu w Kętrzynie. A dla historyków lotnictwa odnotowuję datę: **Maj 1975 — agrolotnictwo stało się nową polską specjalnością przemysłową.**

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

łowiec Mi-2 daje pokaz precyzji w zabiegach agrolotniczych.

Samolot rolniczy PZL-106 urzeka zwartą, dynamiczną sylwetką i sprawnością.



Próba sił polskich modelarzy
PRZED MISTRZOSTWAMI ŚWIATA

H. J. Wolf z NRD, jeden z najlepszych w kategorii szybowców. Obok z prawej stoją znani zawodnicy — Oschatz i Loefler. Zdjęcia: J. Kosiński

Wiktor Issajenko (ZSRR), jeden z pięciu zwycięzców w kategorii szybowców. W przygotowaniach przedstartowych asystuje kierownik W. Nazarow.

Rewelacją imprezy byli zawodnicy z Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej. Oto zwycięzca w kategorii gumówek, Bak-Zan-Sion.

W Erfurcie (NRD), w dniach 12-19 maja, rozegrane zostały międzynarodowe zawody modeli latających krajów socjalistycznych. Impreza była przygotowaniem ekip do udziału w mistrzostwach świata w bieżącym roku. Tak więc wszystkie państwa wystawiły swoje reprezentacje do udziału w mistrzostwach (które odbędą się w Bułgarii 15-20.VIII. i w Szwajcarii (8-13.IX), aby sprawdzić swoje możliwości. Zawody były ciekawe z tej racji, że uczestniczyli w nich aktualni mistrzowie świata z ekip: NRD, ZSRR i CSRS, a nasza ekipa w klasie modeli z napędem gumowym współzawodniczy od wielu lat z ekipą NRD o pierwszeństwo zespołowe.

Ekipa Aeroklubu PRL zaprezentowała się z jak najlepszej strony. Dzięki wspólnej pomocy wszystkich zawodników i dobrego przygotowania zajęliśmy pierwsze miejsce w klasyfikacji drużynowej po czterech konkurencjach, tym samym jesteśmy najlepszym zespołem w krajach socjalistycznych. W klasyfikacji tej na poszczególnych miejscach uplasowały się ekipy: **1. Polska z sumą 12 pkt.**; 2. NRD I — 13; 3. ZSRR — 14; 4. Koreańska RL-D — 15; 5. CSRS — 15; 6. Węgry — 23; 7. NRD II — 25; 8. Bułgaria — 29; 9. Rumunia — 35; 10. Kuba — 38; 11. Mongolia — 42.

W klasyfikacji indywidualnej zacięty bój trwał w klasie modeli silnikowych, gdzie aż 17 zawodników doszło do rozgrywek finałowych, tj. 7 x 180 s. Z tego czołowi zawodnicy wykonali aż cztery dogrywki finałowe z czasem pracy silnika do 8 s, 6 s i 2 loty po 4 s. Zwyciężył reprezentant ZSRR Werbicki, który w drugim locie do 4 s uzyskał czas lotu 144 s, przed swoim kolegą Mosyrskim — 98 s. Z naszych zawodników do finału zakwalifikował się Tadeusz Piątek. Pechowy lot miał Jerzy Krzemiński, który po przerwaniu pracy silnika po 4 s uzyskał czas lotu tylko 22 s, co liczy się jako lot. Z udziału naszych zawodników wynika, że gdy stosują i wykorzystują dobre silniki (typu Rossi) — reprezentują właściwy poziom i nie ustępują czołówce światowej.

W klasie modeli z napędem gumowym nie zajęliśmy czołowych lokat, ale 6, 7 i 8 miejsce na 33 zawodników wystarczyło na zwycięstwo drużynowe. W modelach szybowców najlepszy był Wiesław Korczak, który doszedł do lotów finałowych. W tej klasie aż 10 zawodników prowadziło dogrywki, z tym, że pogoda była wyjątkowo termiczna (13-16), toteż pięciu zawodników po trzeciej kolejce dogrywek sklasyfikowano na pierwszym miejscu. W konkurencji modeli akrobacyjnych zdalnie kierowanych zawodnicy nasi zajęli miejsca: Jerzy Kosiński — 4, Ireneusz Pudełko — 11 i Stefan Grychtoł — 12, przy 22 startujących. Zespół nasz latał średnio, co jednak wystarczyło do zajęcia pierwszego miejsca w klasyfikacji drużynowej.

Ogólnie ekipa polska przywiozła 3 złote medale w klasyfikacji drużynowej i w zespołach — w klasie modeli z napędem gumowym i w akrobacji zdalnego sterowania oraz 1 medal srebrny (zespołowy) w klasie modeli szybowców. Ukoronowaniem zwycięstwa drużynowego jest puchar przyznany naszej ekipie. Chciałoby się, żeby podobny sukces wywalczyła nasza ekipa w mistrzostwach świata.

EDMUND OSIŃSKI

Wyniki indywidualne w klasie modeli szybowców

1. W. Issajenko (ZSRR) — 7 × 180 + + 240 + 360 s; identyczne wyniki i pierwsze miejsce zajęli: E. Pop (Rumunia), Ri Son Zan (KRL-D), H. J. Wolf (NRD I), D. Henke. Z naszych zawodników: 9. **Wiesław Korczak** — 7 × 180 + 197, 12. **Jerzy Banasiuk** — 1253 i 15. **Stanisław Kubit** — 1245 s. Startowało 33 zawodników.

Wyniki zespołowe w szybowcach

1. CSRS — 3 769; **2. Polska — 3 758;** 3. ZSRR — 3 710; 4. Węgry — 3 670; 5. KRL-D — 3 661; 6. NRD I — 3 654; 7. Rumunia — 3 635; 8. NRD II — 3 600; 9. Bułgaria — 3 571; 10. Kuba — 3 424; 11. Mongolia — 1 882.

Wyniki indywidualne w klasie modeli z napędem gumowym

1. Bak Zan Sion (KRL-D) — 1260 + + 240 + 253; 2. S. Rado (CSRS) — 1260 + 240 + 169; 3. E. Mielitz (NRD II) — 1 260 + 194. Nasi zawodnicy: 6. **Kazimierz Łapiński** — 1 215; 7. **Stanisław Żurad** — 1 205 i 8. **Paweł Włodarczyk** — 1 202 s. Startowało 33 zawodników.

Wyniki zespołowe w modelach z napędem gumowym:

1. Polska — 3 622; 2. NRD I — 3 589; 3. KRL-D — 3 565; 4. NRD II — 3 561; 5. CSRS — 3 542; 6. ZSRR — 3 502; 7. Bułgaria — 3 414; 8. Węgry — 3 391; 9. Kuba — 3 064; 10. Rumunia — 3 026; 11. Mongolia — 1 547.

o właściwościach lotni

(2)

Mgr inż. WIESŁAW STAFIEJ

PODMUCH W LOCIE ŚLIZGOWYM

O ile doświadczony lub początkujący ale ostrożny lotniarz może czuwać nad sterowaniem, o tyle podmuchy, niezależne od pilota, mogą sprawić znaczny kłopot. Działanie pionowego podmuchu dodatniego (od dołu) powoduje wzrost kąta natarcia płata (rys. 4). Prędkość podmuchu „U" dodając się wektorowo do prędkości lotu „V_o" daje wypadkową prędkość „V_1" odchyloną tak, iż kąt natarcia równy przed podmuchem „alfa zero" wzrasta do wartości „alfa jeden".

Najchętniej będziemy wykonywać loty wówczas, kiedy wiatr wieje prostopadle do zbocza. Ułatwia to nam bardzo start, gdyż prędkość konieczna do oderwania się od ziemi jest wówczas sumą prędkości rozbiegu „Vr" i prędkości wiatru czołowego „Vw" i tak:

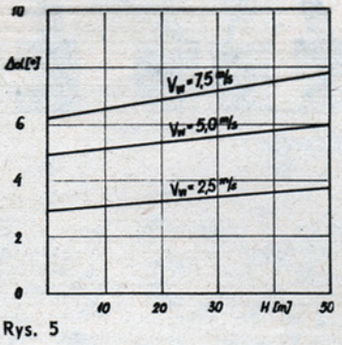
$$V = Vr + Vw$$

Ponieważ do oderwania się potrzebna jest określona prędkość strug powietrza względem płata, to im wyższa będzie prędkość wiatru „Vw", tym przy niższej prędkości rozbiegu „Vr" uzyskamy niezbędną sumę „V".

Należy jednak pamiętać, iż pozornej prędkości wiatru zazwyczaj towarzyszą podmuchy pionowe i na ogół bywają tym większe — im silniejszy jest wiatr czołowy, rosną również w miarę oddalania się od podłoża ku górze. Podmuchy pionowe powodują zmiany kątów natarcia zgodnie ze schematem pokazanym na rys. 4. Rysunek ten wyjaśnia wprawdzie tylko przyrost spowodowany podmuchem od dołu, ale łatwo wyciągnąć wniosek iż podmuch ujemny (z góry) spowoduje zjawisko przeciwne t.zn. spadek kąta natarcia.

Wielkość przyrostów kątów natarcia w zależności od wysokości lotu i intensywności wiatru, wyznaczone dla prędkości lotu 30 km/h oraz dla parametrów rozpatrywanej przez nas lotni, przedstawiono wykreślnie na rys. 5.

Wspomniano już, iż prędkości lotu 30 km/h odpowiada współczynnik siły nośnej $Cz = 1{,}0$ i kąt natarcia 33°. Zakładając iż lecimy na wysokości 50 m, podmuchy przy wietrze o nasileniu $Vw = 2{,}5$ m/s zwiększają kąt natarcia o 3,7°, a przy nasileniu wiatru $Vw = 5$ m/s o kąt 6°. Nie doprowadzą więc one do przekroczenia kąta krytycznego. Ale już dla wiatru o nasileniu 7,5 m/s przyrost kąta natarcia wynosi 7,8° dając wypadkowy kąt natarcia $33 + 7{,}8 = 40{,}8°$, a więc o 0,8° wyższy od krytycznego. Jest rzeczą oczywistą, iż wiatr wiejący z prędkością większą od 7,5 m/s stwarza niebezpieczeństwo wprowadzenia lotni w obszar nadkrytycznych kątów natarcia, co w prostej drodze prowadzi do „zwalenia się" lotni.



Rys. 5

Sytuacja taka jest niebezpieczniejsza od przeciągnięcia sterowanego, gdyż pojawia się nagle i w sposób nie kontrolowany przez pilota.

Podmuch ujemny (z góry) wywołuje spadek kąta natarcia, a więc i spadek współczynnika siły nośnej „Cz", a w związku z tym spadek nośności płata. Zostaje więc naruszona równowaga pomiędzy masą zespołu lotnia + pilot, a wielkością siły nośnej (patrz rys. 3). Efektem tego zjawiska będzie nagła zmiana toru lotu, czyli popularnie mówiąc „przyduszenie" lotni ku ziemi. Przy małej odległości od zbocza konsekwencje takiego zjawiska mogą być bardzo przykre.

PODMUCH PODCZAS ZAKRĘTU

Siła jaka powstaje na płacie nośnym w czasie wykonywania zakrętu jest wyższa niż w przypadku lotu po prostej (rys. 6). Jeżeli promień zakrętu wynosi „R", a prędkość równa jest „V" powstaje siła odśrodkowa:

$$Po = m\frac{V^2}{R}$$

która po geometrycznym zsumowaniu z masą „Q" tworzy wypadkową siłę masową (wzór 3).

Dla zachowania równowagi w zakręcie:

$$W = Pz$$

Działając założonymi parametrami naszej lotni możemy obliczyć interesujące nas wartości:

$$m = \frac{Q}{g} = \frac{87{,}5}{9{,}81} = 8{,}93 \text{ kgs}^2/\text{m}$$

Jeżeli zakręt wykonujemy z prędkością 30 km/h (8,33 m/s) na promieniu R = 25 m siła odśrodkowa wyniesie:

$$Po = 8{,}93\,\frac{8{,}33^2}{25} = 24{,}8 \text{ kg}$$

i wraz z masą $Q = 87{,}5$ kg da wypadkową (wzór 3):

$$W = 91{,}3 \text{ kg}$$

która musi zostać zrównoważona przez siłę nośną:

$$W = Pz = \text{(wzór 1)}$$

czyli:

$$91{,}3 = Cz \cdot \frac{0{,}125 \cdot 8{,}33^2}{2} \cdot 20$$

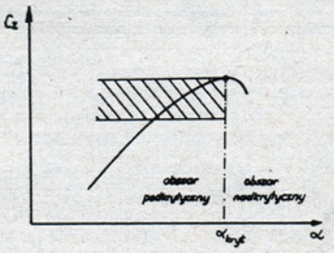
stąd: $Cz = 1{,}05$ przy kącie natarcia 34°.

Rezerwa względem kąta krytycznego wynosi więc: $40° - 34° = 6°$, jest więc o 1° mniejsza niż w przypadku lotu ślizgowego po linii prostej.

Jeżeli teraz zakręcając napotkamy podmuch, to przyrost kąta natarcia równy rezerwie 6° uzyskamy przy wysokości lotu 50 m już przy wietrze o nasileniu 5 m/s. Jeżeli wiatr będzie silniejszy lotnia znajdzie się w nadkrytycznym obszarze kątów natarcia. Niebezpieczeństwo to będzie pogłębiać się w miarę zacieśniania zakrętu (zmniejszanie się promienia „R"), a jeszcze wyraźniej przy wzroście prędkości lotu (siła odśrodkowa, a więc także i siła wypadkowa, rośnie wraz z kwadratem prędkości lotu w zakręcie).

Z uwagi na wielkość stosowanych powierzchni nośnych miękkopłatów oraz na masę zespołu lotnia + pilot, obciążenia powierzchni nośnej Q/S sięgają wartości 4 do 5 kg/m². W naszej przykładowej lotni obciążenie powierzchni $Q/S = 87{,}5/20 = 4{,}37$ kg/m². Przebieg charakterystyki aerodynamicznej płata wykazuje, iż przy wspomnianych obciążeniach powierzchni nośnej i użytkowych prędkościach lotu, wykorzystywany jest jej „górny" obszar, a więc bliski kątowi krytycznemu (rejon zacieniowany na rys. 7). Nieostrożne sterowanie, bądź też działanie podmuchów dodatnich łatwo może doprowadzić do przejścia lotni w obszar nadkrytycznych kątów natarcia, co pociąga za sobą przykre konsekwencje dobrze znane szybownikom pod nazwą „sytuacji korkociągowej".

W zakręcie ponadto pojawia się nierównomierność prędkości opływu wewnętrznej i zewnętrznej (w stosunku do osi zakrętu) połówki płata (rys. 8). Przy stałej kątowej prędkości zakrętu **„w"** prędkość strug powietrza na wewnętrznej połówce płata Vwew jest niższa niż prędkość



Rys. 7

na połówce zewnętrznej Vzew na skutek różnicy promieni po jakich poruszają się punkty „W" i „Z". Ponieważ siła nośna jest funkcją kwadratu prędkości na połówce płata zewnętrznej siła nośna będzie wyższa niż na wewnętrznej. Wypadkowa siła nośna nie będzie więc leżeć w osi lotni ale ulegnie przesunięciu w kierunku połówki zewnętrznej (rys. 9). Dla zachowania równowagi konieczny jest odpowiedni balans ciałem pilota doprowadzający wypadkową siłę masową do jednej linii z siłą nośną.

Napotkane w locie podmuchy zmieniają kąty natarcia i zaburzają parametry zakrętu, konieczne jest więc odpowiednie balansowanie ciałem aby zapobiec powstawaniu ewentualnego momentu przechylającego lotnię w przypadku wystąpienia niewspółosiowości siły nośnej z masową siłą wypadkową.

OBCIĄŻENIA W LOCIE

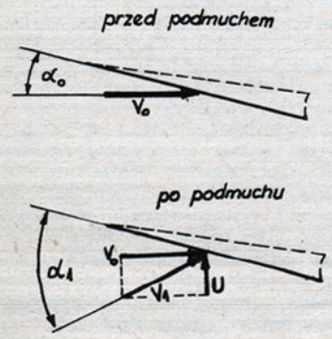
Po nabyciu pewnych umiejętności pilotażowych w lotach „parterowych", każdy lotniarz pragnie urzeczywistnić swe marzenia o locie długotrwałym i na większej wysokości. Układ sterowania pozwala na zmiany kątów natarcia, a więc i na zmiany prędkości lotu. Oddaliwszy się od ziemi chcemy spróbować latać na zwiększonych prędkościach. Przy wyższych prędkościach lotu lotnia szybciej reaguje na manewry sterownicą, szczególnie przy manewrach gwałtownych, a lot prostoliniowy staje się krzywoliniowym, zwanym popularnie „falowaniem". Zmianom toru lotu towarzyszą przyśpieszenia, które pilot odczuwa w postaci przeciążeń. Są więc one powodem chwilowych wzrostów obciążeń płata, tym wyższych im większe przeciążenia zostały wywołane sterowaniem.

Minimalną prędkość lotu osiągamy przy krytycznym kącie natarcia. W naszym przykładzie kąt ten wynosi = 40° i towarzyszy mu współczynnik siły nośnej $Cz_{max} = 1{,}2$. Z warunku równowagi (wzór 4) wynika wartość prędkości minimalnej (wzór 5):

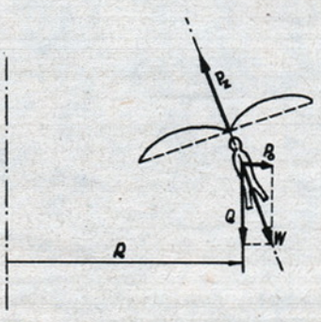
$$V_{min} = 7{,}65 \text{ m/s.}$$

Wówczas przeciążenie, a poprawniej mówiąc współczynnik obciążenia $n = 1{,}0$.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Rys. 4



Rys. 6

POLSKIM ŚMIGŁOWCEM do AFRYKI

Mgr inż. RYSZARD WITKOWSKI

Korespondencja własna

(3)

SP-SDB NIE MA ZEZWOLENIA

Telex będący reakcją na złożony przeze mnie plan lotu do Brindisi, nadany przez włoskie organy kontroli ruchu lotniczego do Dubrownika w środę 29 stycznia, jest krótki i jednoznaczny: „SP-SDB nie ma zezwolenia na przelot terytorium włoskiego i na lądowanie w Brindisi. Zgoda dyplomatyczna wygasła 26 stycznia".

To jest mocne uderzenie.

Wszystkimi dostępnymi środkami alarmuję więc stolicę: dalekopisem i telefonem, wprost i przez Belgrad. Postawiona na nogi centrala „Pezetela" uruchamia wszystkie swoje sprężyny, włącza się do sprawy MSZ i w ciągu doby zostaje wreszcie uzyskane wznowienie zgody Republiki Italii na przelot jej terytorium. Mam na to 84 godziny, licząc od czwartkowego popołudnia.

Bajkowy Dubrownik opuszczamy w piątek 31 stycznia o 8.05 GMT. Jesteśmy ubrani w żółte „Mae-Westki", przed nami 218 km Adriatyku. Mechanicy, którzy w przelocie nadmorskim uczestniczą po raz pierwszy w życiu, robią dziarskie miny, ale widać, że drążą ich emocje. Znam to uczucie. Dokładnie przed pół rokiem, latając jako pilot Mi-2, obsługującego kombajny „Bizon" w Szwecji, Danii i Finalndii, siedmiokrotnie pokonywałem Bałtyk i Kattegat. Najwięcej emocji odczuwałem za pierwszym razem, choć do przeskoczenia nad wodą było zaledwie 60 km dzielących Nortalje na szwedzkim wybrzeżu i fińską wyspę Marienhamn w Archipelagu Wysp Alandzkich. Teraz mogę się uważać za starego wilka (nad)morskiego.

O celu czekającym mnie po drugiej stronie Adriatyku myślę z pewnym wzruszeniem. Wracają wspomnienia ciemnych nocy 1944 roku, gdy jako młody żołnierz Armii Krajowej brałem udział w osłanianiu zrzutów dokonywanych z samolotów, które do okupowanej Polski przylatywały właśnie z Brindisi. Przejęty wówczas przeze mnie od jednego z „cichociemnych" panterkowy kombinezon znajduje się do dziś w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie...

Rola lotniska Brindisi wzrosła szczególnie, gdy wybuchło Powstanie Warszawskie. Wówczas to stacjonowała tam polska Eskadra Nr 1586 — latał w niej m.in. redaktor Wydawnictw Komunikacji i Łączności Michał Goszczyński — wykonała ona 97 lotów z zaopatrzeniem dla walczącej stolicy. Były to loty nieprawdopodobnie niebezpieczne, desperackie, prawie samobójcze. W ciągu sierpnia i września 1944 r. zginęło w nich 15 załóg, co stanowiło 150% etatowego stanu eskadry. Tylko dwie załogi w Eskadrze Nr 1586 przeżyły powstanie!

Tak, Brindisi, choć bez cmentarza i tablic pamiątkowych, ma swe krwawe miejsce w historii polskiego wysiłku zbrojnego.

W połowie Adriatyku, nad którym lecę na wysokości 1 000 m, łączę się z operatorem włoskiej kontroli obszaru. Po wymianie standardowych informacji oddaje mnie swemu koledze z kontroli zbliżania Brindisi. Ten poleca mi zejść w dół do 1 000 stóp. Teraz do wszystkich moich obowiązków na pokładzie śmigłowca dochodzi jeszcze przeliczanie metrycznych wskazań przyrządów na miary brytyjskie.

Na horyzoncie pojawia się płaska linia wybrzeża. To „obcas" włoskiego buta, zupełnie pozbawiony wzniesień. Po kilku minutach przelatuję obok statków w porcie i zgodnie z poleceniem wieży zaczynam krążyć w „poczekalni" nad radiolatarnią „BRD", 4 mile od lotniska. Widzę z daleka wojskowe samoloty, które z okazji mojego przybycia przerywają loty po kręgu — za chwilę otrzymuję zgodę na lądowanie.

Lotnisko Brindisi to dziś wielka baza wojskowa. Port cywilny, na którego płycie staję pod palmami, jest tu tylko sublokatorem. Aby załatwić formalności związane z dalszym lotem, muszę udać się na drugą stronę do bazy Aviazione Militare Italiana. Taksówkarz uchyla grzecznie drzwi:

— Prego, signor!

W bazie najtrudniejszą przeprawę mam w biurze operacyjnym, w którym składam plan lotu do Katanii na Sycylii. Lot po prostej przez Zatokę Tarencką nie wchodzi w rachubę z tej prostej przyczyny, że stoi w niej znaczna część śródziemnomorskiej floty NATO i zatoka pokryta jest gęsto strefami zakazanymi. Na lot trasą okrężną nie mam zasięgu, na międzylądowanie w Neapolu SP-SDB nie ma zezwolenia. Szukamy więc z włoskimi pułkownikami trasy o kompromisowym przebiegu (dla nich) i kompromisowej długości (dla mnie) i wreszcie znajdujemy. Szybko wracam do śmigłowca, reguluję opłatę portową, kontroluję stan zatankowania. O 12.28 jestem znów w powietrzu.

Trasa do Katanii jest bardzo długa — blisko 500 km. Śmigłowiec bardzo leniwie sunie do przodu, jest bowiem obciążony paliwem do dopuszczalnych granic. Dobrze, że trasa jest początkowo zupełnie płaska. Gdy na północ od Tarentu zaczynają się sfalowania terenu, Delta Bravo jest już lżejszy o 100 kg spalonej nafty i nabiera wigoru. Krótki „kosiak" nad zachodnim brzegiem Zatoki Tarenckiej i znów zaczynają się wzniesienia — i to jakie! Aby je pokonać bez omijania muszę piąć się, podzwaniając zębami z zimna, aż na 2 000 metrów. Ośnieżony szczyt Monte Pollino (2 271 m) przesuwa się powoli po lewej stronie, Bolle Donato (1 929 m) prawie że jest dotknięty kołami.

Gdzieś daleko w dole błyska lustro wody, to Zatoka Świętej Eufemii. Schodzę ostro w dół po stokach malowniczych wzniesień, przeskakuję jeszcze jedno pasmo i oto jestem w przepięknej Zatoce Gioia. Od tego punktu lot przemienia się w spacer. Śmigłowiec leci 50 m nad wodą tuż, tuż przy brzegu, wprost ku Cieśninie Messyńskiej. Silniki pracują jak szwajcarkie zegarki, jest wreszcie naprawdę ciepło.

Z zamglonego horyzontu wyłania się trójkątny kształt Etny, z której szczytu, wznoszącego się 3 269 metrów nad poziom morza, unosi się dym. Krótka wymiana uprzejmości z kontrolerem lotniska w Reggio Calabria — przelatujemy po jego skraju — i kontynent europejski mam już za sobą.

Lotnisko Fontana Rossa w Katanii leży u stóp Etny. Koła śmigłowca dotykają jego powierzchni o 15.33. Teraz dopiero czuję trochę znużenia. Pięć godzin trzymania drążka i pokonanie 700 kilometrów po tak urozmaiconej trasie jak dzisiejsza, to dawka wystarczająca. Zarządzam jazdę do miasta.

Kolejny dzień, jest to sobota 1 lutego — powinniśmy być dziś w Tazerbo — wstaje ciepły i pogodny. Plan minimum do wykonania: osiągnięcie Tunisu.

Trasa do Palermo to tylko 185 km, ale prowadzących przez sam środek Sycylii. Góry niezbyt wysokie, łagodne doliny, śliczne miasteczka oblepiające domami szczyty. Tylko ze śmigłowca można ocenić ich urok.

Spacerowy lot kończy się na wielkim nadmorskim lotnisku Punta Raisi koło Palermo, na które spływamy sponad radiolatarni „PAL" umieszczonej na 1 200 metrowym szczycie. Staję na wskazanym mi stanowisku Nr 8 obok wysokiej wieży kontroli. Gdy ustaje gwizd zatrzymywanych turbin, wędruje do Flight Information Office załatwić formalności odlotowe. Wypełniam wielką płachtę planu lotu — z formatu wynika, że we Włoszech papieru nie brak — ale podoficer za ladą coś kręci głową. Do Tunisu? A signor ma VOR na pokładzie? Zgodnie z prawdą odpowiadam, że nie — no i zaczyna się następny rozdział trudności, które niby fatum prześladują mnie od samego Krakowa.

Nie bardzo wiadomo dlaczego, ale tunezyjskie władze lotnicze nie pozwalają na wlot do swego FIRu żadnego statku powietrznego, który nie jest wyposażony w ultrakrótkofalowe urządzenie nawigacyjne VOR. Przyrząd ten służy na ogół tylko do lotów IFR i jest mało użyteczny na małych wysokościach. Obecność jego na śmigłowcu

Po drodze mijamy śliczne miasteczka. Tylko ze śmigłowca można ocenić ich urok.

jest rzadkością, ale co robić? Piszę drugą płachtę i deklaruję jako puntk docelowy. LMML tj. Lotnisko Luqa na Malcie. Ostatecznie do Trypolisu wiedzie nie tylko jeden szlak. Różnica jest tylko w stopniu ryzyka nadmorskiego lotu: na trasie z Palermo do Tunisu najdłuższy odcinek nad wodą liczy 100 kilometrów, a z Malty do Trypolisu — 400!

Podoficer za ladą znów kręci głową:

Signor chce na Maltę? Przecież zgoda Rzymu na lot polskiego helikoptera mówi o odlocie do Tunisu...

Znam treść tej zgody, pokazał mi ją jeszcze w Brindisi uprzejmy pułkownik, gdy odmawiał międzylądowania SP-SDB w Neapolu.

Nie wiem czy śmiać się, płakać, czy kląć. Zamawiam hotel.

Zgoda Rzymu na wypuszczenie mnie w dowolnym kierunku (tak jakby istniał duży wybór) nadchodzi do Punta Raisi w niedzielę i wszyscy oddychamy z ulgą.

Startuję z Punta Raisi o 11.41 GMT przy porywistym czołowym wietrze i słabej widzialności. Prześlizguję się zamglonymi dolinami na południową stronę wyspy i wchodzę nad morze, nad którym pogoda się poprawia. Po 40 minutach lotu według wskazań silnej radiolatarni „MLG" staje się widoczny kontur lądu. To Gozo, druga co do wielkości wyspa maltańska (wysp tych jest trzy: Malta, Gozo i Comino), znad której jest do Luqi już tylko 34 kilometry. Operator zbliżania wprowadza śmigłowiec wprost na pas. Przed przyziemieniem przelatujemy nad rzędami „Canberr" i „Nimrodów" RAF-u, które mają tu swą bazę.

Jako hobbysta problemów II wojny światowej przypominam sobie rolę jaką Malta i jej główne lotnisko Luqa, na którym oto niespodziewanie się znalazłem, odegrała w zmaganiach aliantów z państwami „Osi".

Bazowało na Malcie, tu na Luqa, na Safi i na lądowiskach polowych lotnictwo myśliwskie, bombowe i torpedowe. Ciosy jego były dotkliwe: w samym tylko 1941 r. zatopiono z powietrza na Morzu Śródziemnym ok. 50% tonażu niemiecko-włoskiego. Gdy lotnicza bitwa o Maltę ostatecznie ustała 1.I.1943 r.,, bilans jej był dla obrońców korzystny: na strącone własne 844 samoloty (i 518 pilotów), przypadło po stronie nieprzyjacielskiej 1 467 samolotów.

Od wojennych refleksji trzeba jednak powrócić do rzeczywistości. Odpowiedzieć muszę na pytanie jakie stawiają mi funkcjonariusze lotniskowi — czy śmigłowiec leci dalej czy nocuje w Luqa?

Szybkość przeliczam w pamięci: 400 kilometrów morza plus ok. 40 kilometrów lądu w Afryce, to może być ponad 3 godziny lotu. Nie! Nie mogę ryzykować dolotu do Trypolisu po zachodzie słońca. Trudno, już i tak nic nas nie uratuje, lecimy jutro rano.

Wieczór w Valetta jest ciepły i pogodny. Wychodzimy z hotelu „Osborne" na spacer po mieście. Dowiaduję się, że w porcie stoi polska jednostka m/s „Ojców". Za ćwierć maltańskiego funta przewoźnik dowozi nas do jego trapu. Do późnej nocy trwają lotniczo-marynarskie „rodaków rozmowy".

Wcześnie rano 3 lutego jadę do bazy RAF, aby zapoznać się z pogodą na trasie Malta—Trypolis i złożyć plan lotu. Pogoda jest dobra, TAF dla Tripoli International podaje na 9 najbliższych godzin CAVOK, tylko na początku trasy ma wiać silny wiatr prostopadły do trasy.

Startuję o 10.02 GMT, po 15 minutach zakręcam nad Gozo na południe. Ciepły głos dziewczyny z radaru RAF, o którego pomoc prosiłem w trafieniu do kontrolnego punktu na środku morza, zwanego zachęcająco Shark (Rekin), podaje mi poprawkę kursową. Niestety, łączność z ciepłym głosem wkrótce ustaje i radarowa pomoc staje się czystą iluzją. To nie dla nas, lotników latających nisko i powoli.

Trzy godziny nad bezkresnym obszarem Morza Śródziemnego wlacze się bez końca. Wreszcie na horyzoncie ciemnieje ląd Afryki. Wkrótce oglądam kawowy krajobraz Trypolitanii z nitką sławnej nadbrzeżnej szosy, biegnącej od Tunezji do Egiptu. Nad rzymskimi ruinami Leptis Magna mam już dobrą łączność z operatorem wieży w Tripoli International, komicznie wymawiającym swoje „Rodzier, rodzier".

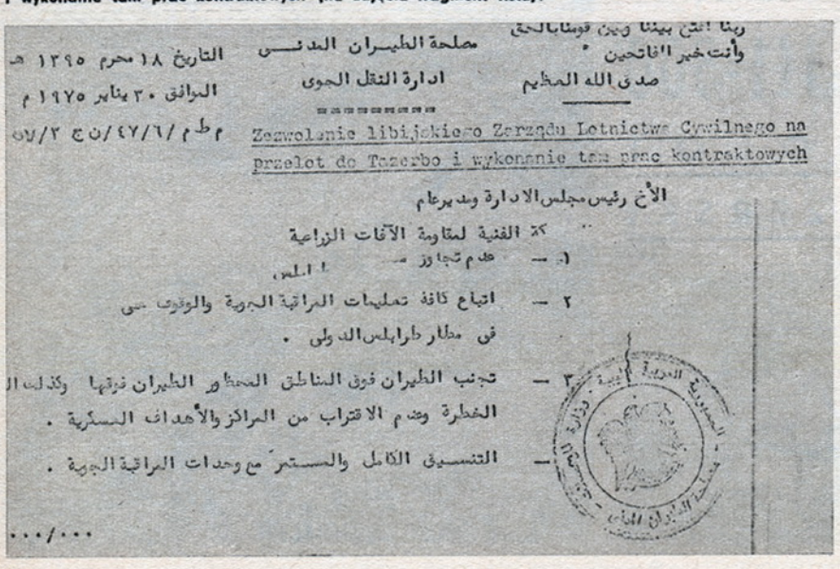
Lotnisko w Trypolisie ma tylko jeden pas, drugi jest w budowie. Siadam na progu i kołuję na wskazane miejsce parkowania koło skasowanej Dakoty, stojącej na oklapniętych pneumatykach. Na hangarze pełniącym rolę prowizorycznego dworca ogromny napis po arabsku.

Po pokonaniu 3 tysięcy kilometrów jestem wreszcie w Libii. Zaczyna się wielkiej przygody rozdział afrykański.

Ciąg dalszy nastąpi

Powitanie polskiego śmigłowca na ziemi afrykańskiej. Zdjęcia autora

Nasz „list żelazny", czyli zezwolenie libijskiego Zarządu Lotnictwa Cywilnego na przelot do Tazerbo i wykonanie tam prac kontraktowych (na zdjęciu fragment listu).



وأنت خير الفاتحين
صدق الله العظيم

مصلحة الطيران المدنى
ادارة النقل الجوى

التاريخ ١٨ محرم ١٣٩٥ هـ
الموافق ٣٠ يناير ١٩٧٥ م

م ط م/٦/٤٧/ج ن/٥٧/٣

Zezwolenie libijskiego Zarządu Lotnictwa Cywilnego na
przelot do Tazerbo i wykonanie tam prac kontraktowych

الأخ رئيس مجلس الادارة ومديرعام
كة الفنية لمقاومة الآفات الزراعية

١ — عدم تجاوز ... الملس

٢ — اتباع كافة تعليمات المراقبة الجوية والوقوف حتى
في مطار طرابلس الدولى .

٣ — تجنب الطيران فوق المناطق المحظور الطيران فوقها وكذلك ال
الخطرة وعدم الاقتراب من المراكز والأهداف العسكرية .

— التنسيق الكامل والمستمر مع وحدات المراقبة الجوية .

.../...

VOR — VHF Omnidirectional Radio Range — Ultrakrótkofalowa radiolatarnia ogólnokierunkowa.

FIR — Flight Information Region — Rejon Informacji Lotniczej obejmujący w praktyce całość lub część suwerennej przestrzeni powietrznej państwa. Na lądzie FIRy mają granice zgodne z przebiegiem granic politycznych państw, natomiast na morzu granicami FIRów są linie umowne, wybiegające zawsze poza obszar wód terytorialnych.

RAF — Royal Air Force — Królewskie Siły Powietrzne, brytyjskie lotnictwo wojskowe.

BAC-111-500
SAMOLOT PASAŻERSKI

Przemysł brytyjski ciągle jeszcze skutecznie opiera się amerykańskiej hegemonii i sam produkuje sprzęt lotniczy na potrzeby własnego lotnictwa cywilnego. Przykładem jest pasażerski samolot krótkiego i średniego zasięgu BAC-111 (jeden—jedenaście), rozwijany od 1961 r. przez koncern British Aircraft Corporation. Wyprodukowano ponad 200 samolotów, zarówno dla linii brytyjskich BEA (obecnie BA), jak i na eksport do różnych krajów świata. BAC-111 lata m.in. w barwach rumuńskich linii lotniczych TAROM. Najnowszą i najliczniej budowaną jest wersja „500" (pierwszy egzemplarz oblatano w 1968 r.), różniąca się od poprzednich przedłużonym kadłubem oraz skrzydłami o większej rozpiętości i poprawionym profilu.

BAC-111-500 jest dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Skrzydła o umiarkowanym skosie 20° mają profile o grubości 12,5 proc. przy kadłubie i 11 proc. na końcach. Konstrukcja typu „fail-safe" w postaci wieloobwodowego kesonu (bezdźwigarowa) z pracującym pokryciem usztywnionym integralnie, metodą frezowania. Lotki konstrukcji przekładkowej, z pokryciem klejonym do wypełniacza ulowego, są sterowane ręcznie przy pomocy klapek sterujących. Klapy — poszerzacze Fowlera wysuwane hydraulicznie. Przed klapami spoilery — hamulce aerodynamiczne również uruchamiane hydraulicznie.

Kadłub o przekroju kołowym mieści w ciśnieniowej kabinie 97—119 pasażerów (wersja „500"). Załoga 2-osobowa. Wejście od dołu w tylnej części kadłuba, wyposażone w hydraulicznie wysuwane schody. Przednie drzwi z lewej strony mogą być również wyposażone w takie schody. Pod podłogą pomieszczenia na bagaż lub ładunek.

Usterzenie skośne w układzie litery T. Statecznik poziomy przestawiany hydraulicznie, ze zdwojonym napędem. Również stery wysokości i kierunku są uruchamiane hydraulicznie za pomocą siłowników podwójnych w układzie posobnym (tandem).

Podwozie trójzespołowe, chowane hydraulicznie do kadłuba. Główne zespoły dwukołowe. Koła wyposażone w wielotarczowe hamulce i automaty przeciwpoślizgowe. Amortyzatory olejowo-powietrzne.

Napęd stanowią dwa dwuprzepływowe silniki turboodrzutowe Rolls-Royce „Spey" MK 512 DW, o ciągu 5690 kG każdy, zabudowane z boków tylnej części kadłuba. Paliwo w ilości łącznej 14 000 l mieści się w zbiornikach integralnych w skrzydłach.

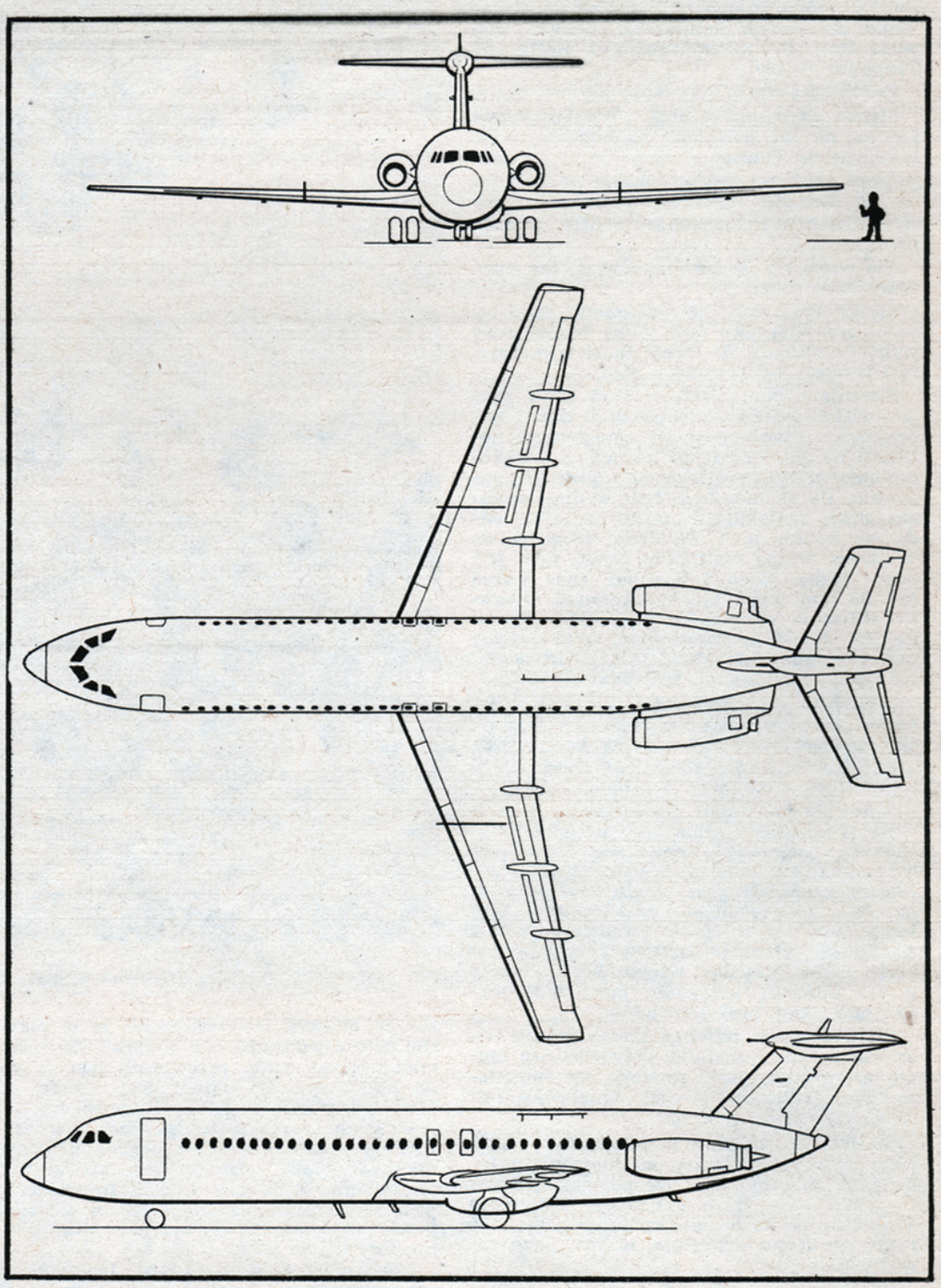
(J. S.)

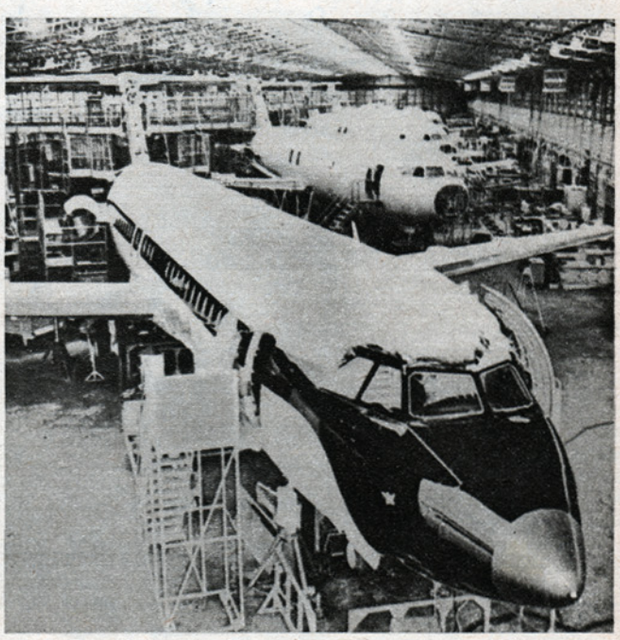
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 28,50 m, długość — 32,61 m, wysokość — 7,47 m, pow. nośna — 95,8 m², wydłużenie — 8,5, wymiary kabiny — 21,4 x 3,2 x 2,0 m.

Masy: Masa własna — 24 758 kg, ładunek max. — 11 938 kg, masa do kołowania max. — 47 625 kg, masa startowa max. — 47 400 kg, masa do lądowania max. — 39 462 kg, masa „sucha" max. — 36 741 kg, obciążenie pow. max. — 472 kg/m², obciążenie ciągu max. — 3,66 kg/kG.

Osiągi: Prędkość max. (6 400 m) — 870 km/h, prędkość ekonomiczna (7 600 m) — 742 km/h, prędkość przeciągnięcia (klapy) — 220 km/h, wznoszenie — 12 m/s, pułap operacyjny — 10 670 m, zasięg max. — 3 460 km, zasięg z max. ładunkiem — 2 380 km, rozbieg — 1 980 m, start na 11 m — 2 225 m, lądowanie — 1 440 m, dobieg — 825 m.





Znów wszystkie oczy skierowane są w Kosmos. Dnia 24 maja z terenu ZSRR wystartował nowy radziecki statek kosmiczny „Sojuz-18". Na pokładzie statku znajdowało się dwóch kosmonautów: dowódca podpułkownik Piotr Klimuk i inżynier pokładowy Witalij Siewastianow. 26 maja obaj kosmonauci połączyli się ze stacją kosmiczną „Salut-4", przechodząc na jej pokład. Od tej pory załoga stacji kosmicznej rozpoczyna systematyczne, zgodne z programem, wypełnianie postawionych zadań. Na liście tych zadań znajdują się między innymi: badania promieniowania słonecznego, obserwacje Słońca i planet naszego Układu Słonecznego, ponadto badania spektrograficzne, badania geomorfologiczne powierzchni naszej planety oraz procesów fizycznych zachodzących w jej atmosferze i przestrzeni kosmicznej.

Jak wynika z ostatnich doniesień z ośrodka kierowania lotem, połączone obiekty „Salut-4" i „Sojuz-18" poruszają się na wysokości maksymalnej od Ziemi — 356 km, a minimalnej — 344 km. Czas obiegu Ziemi wynosi 91,3 min.

A oto kilka informacji o kosmonautach. Dodajmy, doświadczonych już w tego rodzaju lotach. Piotr Klimuk. Bohater Związku Radzieckiego, lotnik-kosmonauta ZSRR, podpułkownik. Urodził się w roku 1942. Od roku 1964 w lotnictwie wojskowym. Od roku 1965 znajduje się w zespole kosmonautów. W grudniu roku 1973 był dowódcą statku kosmicznego „Sojuz-13". Klimuk jest członkiem KPZR od 1963 roku. Witalij Siewastianow. Bohater Związku Radzieckiego, lotnik-kosmonauta ZSRR. Urodził się w roku 1935. Po ukończeniu w 1959 roku Moskiewskiego Instytutu Lotniczego pracował w biurze konstrukcyjnym. Kandydat nauk technicznych. W roku 1970 pełnił funkcję inżyniera pokładowego na pokładzie statku kosmicznego „Sojuz-9". Siewastianow jest członkiem KPZR od 1963 roku. Warto zwrócić uwagę, że Siewastianow pełniący od pewnego czasu funkcję komentatora telewizji moskiewskiej może być uznany za pierwszego przedstawiciela środków masowego przekazu — czyli mówiąc po prostu, za dziennikarza, który znalazł się na pokładzie stacji kosmicznej.

Jeśli chodzi o poszczególne etapy lotu i wypełnianie zadań na pokładzie „Saluta-4", to bieżący start nowego statku radzieckiego nie związany jest absolutnie z przygotowaniami do radziecko-amerykańskiego lotu „Sojuz"-„Apollo". Na temat ten wypowiedział się kierownik radzieckich kosmonautów Władimir Szatałow. Obecny start, stwierdził generał Szatałow, nie ma nic wspólnego z jakimkolwiek dodatkowym kontrolowaniem aparatury statku „Sojuz" przed jego zaplanowanym na lipiec spotkaniem z amerykańskim statkiem „Apollo". Przyszły eksperyment radziecko-amerykański — powiedział Szatałow — będzie dla nas natomiast jeszcze jedną okazją do rozszerzenia kręgu zadań, które można rozwiązywać na statkach „Sojuz". Między innymi utoruje on naszemu statkowi kosmicznemu drogę do przyszłego uczestnictwa w innych międzynarodowych programach kosmicznych.

Przebieg startu „Sojuza-18" transmitowany był przez telewizję centralną w Moskwie.

Na zakończenie warto jeszcze przytoczyć wypowiedź Siewastianowa dla dziennika „Prawda": „Obecnie przed ludzkością stoi ważny problem ochrony Przyrody, ochrony naturalnego środowiska — problem o światowym zasięgu. Wiadomo, że stosunkowo niedawno zrozumiano znaczenie i związek tych zagadnień z rozwojem kosmonautyki. Oczywiście, sprawy ziemskie rozwiązywane są na Ziemi. Ale jeśli chcemy dokładnie poznać całą naszą planetę, jej biosferę, musimy spojrzeć na Ziemię z Kosmosu. Z dumą możemy stwierdzić, że już w pierwszych latach ery kosmicznej do sprawy ochrony środowiska, nauki i pokojowego wykorzystania Kosmosu przywiązywano u nas w ZSRR wielką wagę".

P. E.

Z LOTU PO ŚWIECIE

SPORT

■ **Trasa** 23 z kolei Lotniczego Rajdu Młodych Pilotów dookoła Francji, jaki odbędzie się w dniach 15—16 lipca br., liczy ogółem 2520 km i biegnie z Dijon przez Luneville, Amiens, St. Malo, Saintes., Perpignan — do Montelimar. Weźmie w nim udział 50 wyeliminowanych pilotów w wieku do 21 lat, mających wylatane 50—100 godzin. Rajd rozpocznie się zwiedzeniem przez jego uczestników zakładów lotniczych Avions Robin w Dijon.

■ **W uznaniu** bardzo dobrych wyników, osiągniętych na różnego rodzaju zawodach krajowych i międzynarodowych, tytuły mistrza sportu ZSRR klasy międzynarodowej otrzymali następujący spadochroniarze: N. Mamaj (Murmańsk), M. Kożatkin (Moskwa), E. Miller i Ch. Jusupow (Wojska Powietrzno-Desantowe). Tytuły mistrzów sportu ZSRR otrzymało 133 spadochroniarzy.

■ **Międzynarodowa** Federacja Lotnicza (FAI) zatwierdziła jako rekordy świata następujące wyczyny radzieckich lotników: prędkość 597,283 km/h, osiągniętą na trasie zamkniętej o długości 5000 km, z ładunkiem 30 ton, na samolocie An-22 pilotowanym przez S. Dieducha oraz prędkość 588,639 km/h, osiągniętą na trasie zamkniętej o długości 5 000 km, z ładunkiem 35 ton na samolocie An-22 pilotowanym przez J. Romanowa.

Zatwierdzeniu jako rekordy świata uległy również następujące wyczyny osiągnięte na samolocie M-12 „Czajka": prędkość wznoszenia na wysokość 3 000 m — 5 min. 9,6 s (w klasie wodnosamolotów, dowódca załogi W. Biełow), prędkość wznoszenia na wysokość 6 000 m — 11 min. 57,4 s (w klasie wodnosamolotów, dowódca załogi J. Nikitin), prędkość wznoszenia na wysokość 6 000 m — 12 min. 24,6 s (w klasie amfibii, dowódca załogi W. Awierszyn), prędkość wznoszenia na wysokość 3 000 m — 5 min. 6,2 s (w klasie amfibii, dowódca A. Zacharow).

PRZEMYSŁ

■ **Zakłady** McDonnell Douglas i w kooperacji Northrop budują nowy typ myśliwca naddźwiękowego dla marynarki USA. Nosi on oznaczenie F-18, ma dwa silniki i jest wersją rozwojową myśliwca F-17. Przewidywany termin wejścia do służby — 1982 r. Zamówiono 800 sztuk seryjnych tego typu samolotu.

MILITARIA

■ **Marynarka** amerykańska otrzymała nowy olbrzymi lotniskowiec „Nimitz" (95 000 ton), mogący bazować 100 myśliwców bombardujących. Okręt ma napęd atomowy, zaś jego reaktory dostarczają energii wystarczającej bez przerwy na 13 lat eksploatacji. Załoga — 5 700 ludzi.

■ **Na 5 miliardów** dolarów ocenia dziennik „Washington Post" amerykański sprzęt wojskowy utracony podczas walk w Wietnamie. Są to m.in. setki samolotów taktycznych i śmigłowców. 125 samolotów, które schroniły się do pobliskiej Tajlandii, uważa się też za stracone, gdyż Wietnamczycy zażądali od rządu Tajlandii ich zwrotu.

■ **Tunezja** prowadzi obecnie rozmowy z USA w sprawie zakupu samolotów F-5 lub A-4, które by zastąpiły wycofywane ze służby F-86.

■ **Portugalska** Rada Rewolucyjna mianowała szefem sztabu lotnictwa wojskowego płka Moraisa da Silvę. Zastąpi on na tym stanowisku gen. Narciso Mendesa Diasa, który podał się do dymisji. Płk da Silva ma być wkrótce awansowany do stopnia generała.

■ **Przeprowadzone** przez Komitet Dekolonizacyjny ONZ badania wykazały, że państwa NATO wbrew uchwałom ONZ dostarczają reżimowi rasistowskiemu w Rodezji masowej pomocy wojskowej, zaopatrując go m.in. w najnowocześniejsze samoloty i śmigłowce.

■ **Ministerstwo** Obrony USA, opierając się na najnowszych danych podało, że w toku akcji zbrojnej USA u wybrzeży kambodżańskich poniosło m.in. śmierć 23 żołnierzy, którzy znajdowali się na pokładzie śmigłowca, który 13 maja rozbił się na północnym wschodzie Tajlandii. Śmigłowiec ten leciał do bazy Utapao, by następnie wziąć udział w akcji związanej z uwolnieniem statku „Mayaguez".

PUBLIKACJE

■ **Na półkach** księgarni radzieckich ukazała się książka pt. „W parze z Sotym", napisana przez płka pil. G. Gołubowa, najbliższego towarzysza walk sławnego asa myśliwskiego, trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego Aleksandra Pokryszkina, noszącego w latach wojny przydomek „Soty", obecnie marszałka lotnictwa. Gołubow szeroko opisuje w swej książce frontowe dzieje lotników 9 gwardyjskiej dywizji myśliwskiej, uwydatniając na tym tle rolę Aleksandra Pokryszkina jako asa myśliwskiego i świetnego wychowawcy młodych pilotów bojowych.

TRANSPORT

■ **Na zachodzie** odczuwa się nadal spadek dotychczasowego wysokiego tempa rozwoju transportu lotniczego. W pierwszych miesiącach br przeciętny wzrost przewozów lotniczych towarzystw zachodnioeuropejskich ocenia się na zaledwie ok. 3%.

■ **Przewozy** lotnicze głównych towarzystw USA zmniejszyły się w I kwartale br w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego o 3,5%. Trzy czołowe towarzystwa amerykańskie — „United", „American" i TWA — zanotowały w tym okresie dwukrotnie wyższe straty.

■ **W związku** z warunkową zgodą Federalnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego na lądowanie „Concorde" w Nowym Jorku i Waszyngtonie, uzależnioną od ewentualnych zastrzeżeń czynników zainteresowanych, w USA toczy się obecnie ożywiona dyskusja na temat zagrożenia środowiska przez loty naddźwiękowe. Przybrała ona szczególnie ostry wyraz w Nowym Jorku. W dyskusji biorą udział także wybitni specjaliści z Wielkiej Brytanii i Francji. Ostateczną decyzję co do dopuszczenia „Concorde" do lądowania w Waszyngtonie ma wydać Federalny Zarząd w lipcu — sierpniu br. Co do Nowego Jorku, to ostateczna zgoda, zależna od władz lokalnych i zarządu portu, spodziewana jest nie wcześniej, jak w połowie listopada.

■ **ChRL** przygotowuje się do otwarcia — być może jeszcze w końcu br. — pierwszych linii do Europy zachodniej. W tej sprawie toczyły się w ubiegłym miesiącu rozmowy w Paryżu i Bonn.

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Federation Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

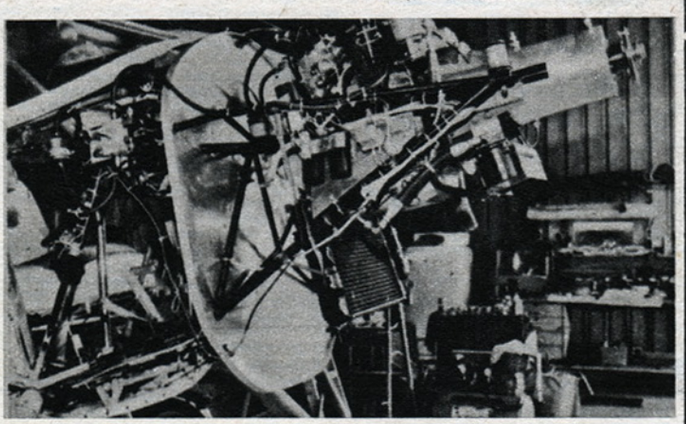
REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

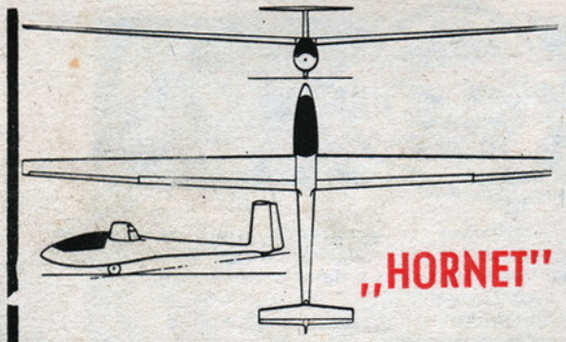
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 6.VI.1975 r. Zam. 4755
INDEKS 37703/37505 B-68

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ZNÓW SILNIK Z KRĄŻĄCYM TŁOKIEM

Silnik z krążącym tłokiem Mazda-Wankel o mocy 130 KM został zabudowany z dobrym skutkiem w samolocie, w miejsce silnika Ranger o mocy 165 KM. Nowy silnik ma obniżoną prędkość obrotową z 7000 obr/min na 2 724 obr/min.





„HORNET"

Następcą znanego szybowca klasy standard „Libelle" ma być „Hornet" (na rysunku). Rozpiętość — 15 m, pow. nośna — 9,8 m², wydłużenie — 23, długość — 6,4 m, wysokość 1,4 m, wysokość kadłuba — 0,83 m. Masa własna — 227 kg, masa całkowita (z balastem wodnym) — 420 kg, max. obciążenie pow. — 42,9 kg/m². Doskonałość max. — 38 do 39, prędkość dopuszczalna max. — 250 km/h, prędkość min. — 67 km/h, min. opadanie — 0,6 m/s przy 75 km/h i 35 kg/m². Produkcja seryjna przewidziana w końcu br.

NOWE RADIOSTACJE

Radiostacje pokładowe roku 1975 dla samolotów sportowych i szybowców stają się coraz mniejsze i lżejsze. Przykładem może być radiostacja nadawczo-odbiorcza FSG-40S (na zdjęciu — u góry). Zakres częstotliwości — 118 do 135,975 MHz. Liczba kanałów — 720. Rozstęp międzykanałowy — 25 kHz. Moc nadawcza — 2,5 W. Masa — 1 kg. Wymiary — 55 × 79 × 180 mm. Pobór prądu — 70 mA przy odbiorze i 850 mA przy nadawaniu. Podobne dane ma też radiostacja AR-2008/25. Warto dodać, że dzięki układom scalonym otrzymano nie tylko małe wymiary radiostacji ale również możliwość uzyskania 720 kanałów łączności przy użyciu zaledwie 5 rezonatorów kwarcowych.

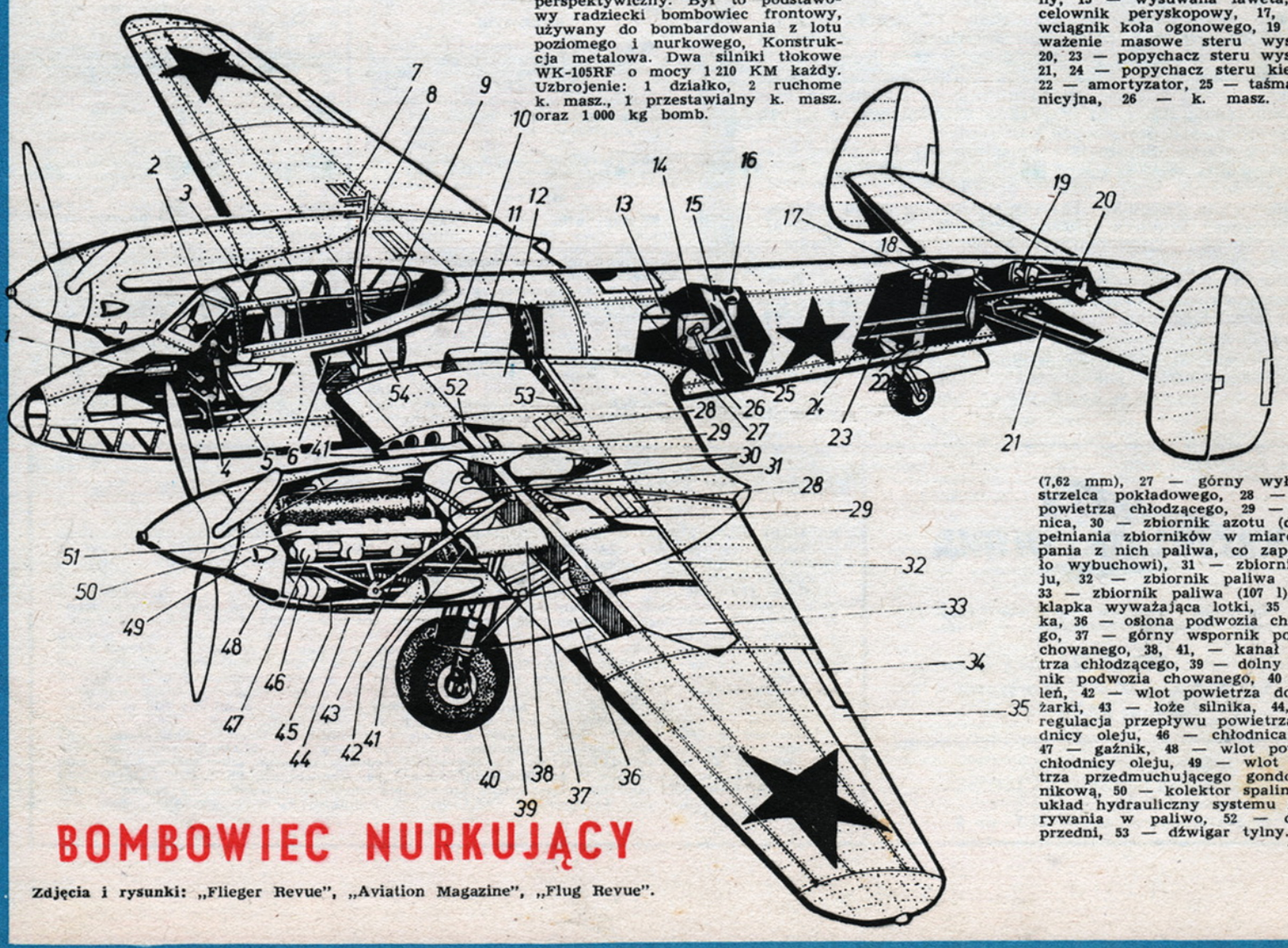
KOMPROMIS

Rozwijany od 1966 r. prototyp szwajcarskiego 2-miejscowego samolotu szkolno-treningowego Pilatus PC-7 „Turbo-Trainer" zakończył próby. Jest on wyposażony w silnik turbośmigłowy PT-6A-25 o mocy zdławionej z 715 do 550 KM. Zdaniem konstruktorów jest on sprawniejszy od samolotu z silnikiem tłokowym, a tańszy od samolotu z silnikiem turboodrzutowym.

Rozpiętość — 10,75 m, długość — 9,5 m, wysokość — 3,05 m, pow. nośna — 16, 8 m². Masa własna — 1 196 kg, masa całkowita max. — 1 800 kg. Prędkość max. (4 000 m) — 472 km/h, prędkość przelotowa (4000 m) — 461 km/h, prędkość przeciągnięcia — 127 km/h, pułap — 10 236 m, zasięg max. — 1 180 km, czas trwania lotu max. — 3,1 h, rozbieg — 168 m, wznoszenie — 782 m/min. Zapas paliwa — 410 + 200 l.

BOMBOWIEC NURKUJĄCY

We wspomnieniach z lat II wojny światowej często występuje radziecki samolot bombowy Pe-2. Przedstawiamy więc jego przekrój perspektywiczny. Był to podstawowy radziecki bombowiec frontowy, używany do bombardowania z lotu poziomego i nurkowego. Konstrukcja metalowa. Dwa silniki tłokowe WK-105RF o mocy 1 210 KM każdy. Uzbrojenie: 1 działko, 2 ruchome k. masz., 1 przestawialny k. masz. oraz 1 000 kg bomb.



Prędkość max. — 581 km/h, pułap — 9 000 m, zasięg — 1 770 km. Łącznie zbudowano 11 013 samolotów Pe-2, co wynosiło ok. 75 proc. wszystkich bombowców dwusilnikowych w ZSRR.

W kwietniu 1945 r. pod polskim dowództwem znajdowało się 107 samolotów Pe-2. Były one używane do ok. 1952 r. Jeden egzemplarz znajduje się w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.

Szczegółowy opis samolotu był zamieszczony w „SP" nr 16 i 17/1973 r.

Oznaczenia na rysunku: 1 — stały k. masz. SzKAS (7,62 mm), 2 — dźwignia hamulców kół, 3 — fotel opancerzony, 4 — pedały steru kierunku, 5— wolant, 6 — miejsce radiotelegrafisty, 7 — dysza prędkościomierza, 8 — maszt antenowy, 9 — ruchomy k. masz. SzKAS (7,62 mm), 10 — zbiornik paliwa (518 l), 11 — zbiornik paliwa, 12 — zbiornik paliwa (180 l), 13 — boczne okno kadłuba, 14 — pojemnik amunicyjny, 15 — wysuwana laweta, 16 — celownik peryskopowy, 17, 18, — wciągnik koła ogonowego, 19 — wyważenie masowe steru wysokości, 20, 23 — popychacz steru wysokości, 21, 24 — popychacz steru kierunku, 22 — amortyzator, 25 — taśma amunicyjna, 26 — k. masz. SzKAS (7,62 mm), 27 — górny wyłaz dla strzelca pokładowego, 28 — wylot powietrza chłodzącego, 29 — chłodnica, 30 — zbiornik azotu (do wypełniania zbiorników w miarę czerpania z nich paliwa, co zapobiegało wybuchowi), 31 — zbiornik oleju, 32 — zbiornik paliwa (143 l), 33 — zbiornik paliwa (107 l), 34 — klapka wyważająca lotki, 35 — lotka, 36 — osłona podwozia chowanego, 37 — górny wspornik podwozia chowanego, 38, 41, — kanał powietrza chłodzącego, 39 — dolny wspornik podwozia chowanego, 40 — goleń, 42 — wlot powietrza do sprężarki, 43 — łoże silnika, 44, 45 — regulacja przepływu powietrza chłodnicy oleju, 46 — chłodnica oleju, 47 — gaźnik, 48 — wlot powietrza chłodnicy oleju, 49 — wlot powietrza przedmuchującego gondolę silnikową, 50 — kolektor spalin, 51 — układ hydrauliczny systemu zaopatrywania w paliwo, 52 — dźwigar przedni, 53 — dźwigar tylny.

Zdjęcia i rysunki: „Flieger Revue", „Aviation Magazine", „Flug Revue".